

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 32

ГАЗ-САЗ-35072



СТРОИТЕЛЬНЫЙ САМОСВАЛ ☆ ПОКОЛЕНИЕ NEXT ☆ ДЛЯ СЕЛА И ГОРОДА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №32, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. И. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**
Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): www.eisklotz.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко, Максима Шелепенкова и Сергея Александровича Леонтьева



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, и Алексей Радованов

Дата выхода в России 23.08.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Тема строительного самосвала на шасси ГАЗ вновь обрела актуальность в 2000-е годы, и на то было две причины. Во-первых, стали падать объемы производства грузовых автомобилей марки ЗИЛ. А во-вторых, грузоподъемность шасси ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309 к этому времени уже достигла 5 т, что было вполне сопоставимо с показателями старых самосвальных шасси в семействе ЗИЛ-130.

Новое направление

Первые модели автосамосвалов на шасси грузовиков ГАЗ имели строительное назначение: такими были и ГАЗ-С1 (он же ГАЗ-410) на базе «полуторки», и ГАЗ-93 на базе послевоенного ГАЗ-51. Однако из-за невысокой грузоподъемности и очень скромного объема кузова рентабельность грузоперевозок на таких автомобилях была весьма низкой, а сфера их применения ограниченной. Поэтому среди моделей на шасси ГАЗ-51А значительно большее распространение позже получили самосвалы сельскохозяйственного назначения в модификации ГАЗ-93Б. Поскольку плотность сельхозгрузов значительно ниже, чем строительных материалов, такие самосвалы оснащались прямобортными кузовами большей вместимости. В конечном итоге они оказались более

универсальными и рентабельными. По этой причине строительные самосвалы на шасси ГАЗ-52-02 (модель САЗ-3504) выпускали уже практически только для экспорта в страны третьего мира. А строительные самосвалы на базе ГАЗ-53А даже не вошли в утвержденный Госпланом типаж и никогда не изготавливались серийно на предприятии Министерства автомобильной промышленности СССР. Так что со второй половины 60-х годов нишу среднетоннажных строительных самосвалов практически полностью оккупировали грузовики ЗИЛ. Так продолжалось до конца XX века. В начале 2000-х годов рыночная ситуация несколько изменилась, и Саранский завод автосамосвалов (САЗ), традиционно работающий с шасси марки ГАЗ, решил зайти в новый для себя сегмент рынка — сегмент строительных самосвалов.

Первую пару опытных автосамосвалов строительного назначения на шасси ГАЗ-33072 на САЗе изготовили в августе–октябре 2002 года. Если на серийных самосвалах «сельхозниках» кузова могли выгружаться на три стороны, то для строительной модели оставили только заднюю разгрузку. Установленные на опытных образцах сварные платформы заметно отличались по конструкции передних и боковых бортов, их надставок и силового обвязки. В частности, на образце № 1 применили прямоугольные надставки, а на образце № 2 — надставки в форме прямоугольной трапеции, наклонная грань которой плавно повышалась от заднего борта к переднему (чтобы сместить центр тяжести груза ближе к переднему борту и догрузить тем самым передний мост). Но было у опытных самосвалов и много



Автомобиль-самосвал ГАЗ-САЗ-35072-10 на выставке в Нижнем Новгороде (2006 год)



Первый опытный ГАЗ-САЗ-35072
(август 2002 года)

общих особенностей: например, передний борт платформы со смотровыми окошками, лебедкой для подъема и опускания «запаски» и коротеньким козырьком в виде гнутой трубы с приваренным сверху листом металла. Держатель запасного колеса при этом стоял позади кабины, рядом с маслобаком. Нижние грани боковых стенок изнутри выполнили со скосами для уменьшения налипания груза. Задний борт получил верхнюю навеску, а его фиксаторы открывались вручную рычагом, закрепленным на основании платформы с левой стороны (этот же рычаг параллельно отвечал и за разблокировку гидросистемы подъема платформы).



Второй опытный образец ГАЗ-САЗ-35072 (октябрь 2002 года)

Окончательно конструкция строительных самосвальных установок сформировалась на опытных образцах № 3 и № 4, сделанных в декабре 2002-го и апреле 2003 года. Унификация с платформой опытного образца № 2 у них была сохранена лишь частично (по элементам боковых бортов, запорам и т.д.). Основание платформы, передний и задний борта, козырек и трапециевидные надставки поменялись полностью. Запасное колесо переехало с надрамника на передний борт кузова, появились массивные металлические задние крылья вместо компактных грязеотражательных щитков. В таком виде строительные самосвалы запустили в производство в 2003 году: сначала в модификации ГАЗ-САЗ-35072 на бензиновом

Четвертый опытный образец ГАЗ-САЗ-35072 с увеличенной высотой бортов (апрель 2003 года)



шасси ГАЗ-33072, а на будущий год подоспел и ГАЗ-САЗ-35072-10 на дизельном шасси ГАЗ-3309. Вместимость серийной платформы оказалась равной 4,5 м³, а грузоподъемность составляла 4100 кг для бензиновой модификации и 4190 кг для дизельной. Интересно, что на бензиновом самосвале включение коробки отбора мощности и управление гидросистемой осуществлялось одним рычагом, а на дизельном – двумя. В таком исполнении строительные самосвалы на САЗе выпускались совсем недолго, до 2006 года включительно, и их суммарный тираж составил немногим больше 130 единиц. Даже за это время в их конструкцию были внесены незначительные изменения: в частности, появился более массивный козырек, защищающий не только нишу позади кабины, но и заднюю часть крыши. В дальнейшем темпы выпуска



Выставочный образец ГАЗ-CAZ-35072-10 с увеличенным козырьком (апрель 2004 года)

ГАЗ-CAZ-35072-10-0000020 с 9-кубовой платформой для перевозки жидкообразных грузов. Увеличение вместимости платформы было достигнуто путем наращивания высоты бортов на 450 мм. Для предотвращения выплескивания жидкообразных грузов верхнюю часть бортов выполнили с уклоном вовнутрь и укрыли пологом, а герметичность заднего борта обеспечили установкой по периметру резинового уплотнителя. В качестве опции для самосвалов в комплектации «0000020» предусмотрели установку гидроцилиндров принудительного открывания борта для возможности загрузки платформы непосредственно через задний проем.

строительных самосвалов в Саранске чуть подросли и в отдельные периоды даже достигали полутора сотен штук в год. В 2005 году появился модернизированный вариант строительной платформы объемом 4 м³: уже без трапецевидных надставок и защитного козырька, но с более высокими основными боковыми бортами и новыми поперечными балками основания. Запасное колесо при этом сохранилось на прежнем месте — на переднем борту, а вот от установки массивных металлических крыльев отказались в пользу практичных пластиковых, которыми теперь стали комплектоваться базовые «газоны» (интересно, что аналогичную по конструкции самосвальную установку адаптировали и для шасси ГАЗ-33104 «Валдай» — строительный самосвал в этой версии стал называться ГАЗ-CAZ-2505). Из дальнейших мер по те-



В 2005 году форма кузова ГАЗ-CAZ-35072 в очередной раз была изменена

В мелкосерийное производство строительные самосвалы на CAZe запустили в 2003 году

кущей модернизации самосвалов можно отметить, например, осуществленный в 2006 году перенос запасного колеса с переднего борта платформы под задний свес рамы, а также отказ от возможности открывания заднего борта на нижних петлях (в силу трудоемкости этой возможностью никто не пользовался). С конца 2007 года на строительных самосвалах появились противоположные брусья, а также запоры и петли заднего борта новой конструкции. А в 2010 году внедрили скосы по нижней грани переднего борта платформы.

Со временем стали появляться новые варианты исполнения строительных самосвалов. Например, комплектация «0000015» образца 2008 года получила более высокую 5,5-кубовую платформу с защитным козырьком над задней частью кабины, тентовым пологом и откидной лесенкой на заднем борту. В 2009 году такую платформу адаптировали и к полноприводному шасси ГАЗ-33086 «Земляк» (этому автосамосвалу присвоили индекс ГАЗ-CAZ-25062-0000015). В 2010 году по заказу мясокомбината из Новосибирской области был разработан самосвал

Специфическая задача

Отдельного упоминания заслуживает автосамосвал ГАЗ-CAZ-35072-10-0000025, первый опытный образец которого был построен заводом в декабре 2011 года. Его назначением является перевозка с механизированной загрузкой и выгрузкой туш павших животных от места падежа к месту переработки или захоронения. Специфическое назначение этого автосамосвала обусловило появление в его конструкции заднего гидрофицированного борта, который может открываться как на верхних

петлях (при подъеме платформы в ходе разгрузки), так и на нижних. Причем оригинальная система запоров исключает возможность одновременного открывания верхних и нижних петель. Будучи открытым при помощи двух гидроцилиндров на нижней навеске, задний борт выполняет роль трапа для затаскивания туш животных. Причем на его внутренней стороне предусмотрена дополнительная откидная секция, опускающаяся прямо до уровня земли. Механизация процесса затаскивания туш обеспечивается электрической лебедкой, закрепленной на внутренней стенке переднего борта платформы. Управление лебедкой осуществляется с выносного пульта.

Для предотвращения попадания осадков кузов оборудован сдвижным тентом. Такое решение позволяет при необходимости производить загрузку платформы сверху при помощи погрузчика или другого грузоподъемного механизма. Для удобства обслуживания тента на заднем борту имеется откидная лестница. Наконец, в конструкции этого автосамосвала предусмотрен и бак для воды с подогревом от выхлопных газов, служащий для приготовления дезинфицирующего раствора.

Управление процессом подъема и опускания кузова и заднего борта осуществляется рычагами гидораспределителя, установленного в задней части платформы.



Самосвал ГАЗ-САЗ-35072 с поднятым кузовом

Подобное размещение органов управления позволяет контролировать обстановку позади машины при выполнении погрузочно-разгрузочных работ.

Универсальная модель

В конце 2014 года ГАЗ освоил выпуск среднетоннажных грузовиков нового поколения под маркой ГАЗон NEXT. По сравнению с ГАЗ-3309, их грузоподъемность выросла на полтонны, но монтажные размеры рамы остались прежними. Последнее

обстоятельство существенно облегчало жизнь производителям спецтехники: для перехода на новое шасси им не требовалось менять габариты своих прежних, освоенных в серии надстроек. Однако на САЗе не стали идти по пути наименьшего сопротивления, а провели серьезную модернизацию своей надстройки и вместе с новым шасси предложили рынку, по сути, совершенно новую модель автосамосвала. Если прежде среднетоннажные самосвалы выпускались в Саранске с четкой градаци-



Опытный образец самосвала ГАЗ-САЗ-2505 на шасси ГАЗ-33104 «Валдай». Конструкция самосвальной установки позаимствована от ГАЗ-САЗ-35072



Специальный автомобиль
ГАЗ-СА3-35072-10-0000025 для перевозки
павших животных

Самосвал ГАЗ-СА3-35072-0000015 с платформой
увеличенного объема и козырьком над кабиной



ей по назначению на сельскохозяйственные и строительные, то перспективную модель на шасси ГАЗон NEXT решили сделать универсальной. За основу новой надстройки была взята платформа строительного назначения от ГАЗ-СА3-35072-10. Для нового шасси ее длину увеличили на полметра, оснастили комплектом съемных надресных бортов, удваивающих вместимость (с 4,5 до 9,7 м³), а также предусмотрели возможность открытия заднего борта как на верхней, так и на нижней навеске, причем запоры бортов применили итальянские — фирмы *ItalAutoCar*. При необходимости для защиты кабины во время погрузки к переднему борту платформы

можно прикрепить козырек. Разумеется, предусмотрена и установка тента. Грузоподъемность такого самосвала, сертифицированного как ГАЗ-СА3-25072, получилась равной 4,47 т для модификации на шасси ГАЗ-С41R11 (с дизелем *Cummins*) и 4,34 т для модификации на шасси ГАЗ-С41R13 (с мотором ЯМЗ).

Модель ГАЗ-СА3-25072 выпускается в комплектациях «Стандарт» или «Премиум», различающихся происхождением компонентной базы: в первом случае на самосвал устанавливается отечественная гидравлика, во втором — итальянская (гидроцилиндр *Di Natale-Bertelli*, масляный насос, коробка отбора мощности и распределитель *OMFB*).

С итальянской гидравликой управление опрокидыванием платформы осуществляется при помощи джойстика, смонтированного между сиденьями. В случае установки отечественной гидравлики платформа поднимается и опускается клавишами на панели приборов.

Задний свал для селян

Основной продукцией САЗа на протяжении вот уже нескольких десятилетий остаются самосвальные надстройки с трехсторонней разгрузкой. Между тем строительные самосвалы серии «35072» за последние годы были далеко не единственными машинами

Продолжение на стр. 10



Самосвал ГАЗ-СА3-25072 на шасси ГАЗон NEXT (ГАЗ-С41R13)





ГАЗ-СА3-35072



с задней разгрузкой в линейке завода. Еще в начале 90-х годов саранские конструкторы выяснили, что целый ряд традиционных потребителей самосвалов-«сельхозников» не используют возможность опрокидывания платформы на боковые стороны. Более того, для перевозки мелкофракционных грузов, таких как зерно, боковые борта на этих машинах зачастую и вовсе наглухо заваривали, чтобы сократить потери при транспортировке. Это побудило заводчан разработать собственный вариант такой платформы. Опытный образец «сельхоз-

ника» с задней разгрузкой, получивший индекс ГАЗ-CA3-3509, был готов в конце 1993 года. Платформа, надрамник и гидравлическое оборудование с минимальными изменениями перекочевали на него с серийного самосвала ГАЗ-CA3-3507-01: полностью оригинальными элементами оказались разве что передняя и задняя опорные балки. Боковые борта сделали глухими, но задний борт получил возможность открываться не только на верхнюю, но и на нижнюю навеску. Новый самосвал предполагался как более дешевая

альтернатива серийному «сельхознику» с трехсторонним свалом. Однако по факту его себестоимость оказалась даже более высокой, к тому же требовались значительные финансовые инвестиции на новую оснастку — вот и остался «ноль девятый» самосвал лишь очередным опытным образцом в истории завода.

Однако то, что было сложно в 90-е годы, оказалось намного проще решить в наше время, когда завод стал значительно более гибким в технологическом плане. Поскольку интерес потребителей к сельскому



Автомобиль со стенным кузовом ГАЗ-CA3-3902-01



GAZ-CAZ-4977 с задним грузоподъемным бортом

самосвалу с задней разгрузкой никуда не исчез, в Саранске вновь попробовали вернуться к этой теме. Опытный образец такой машины завод представил в июне 2014 года на мордовской региональной выставке «День поля». Основание платформы, панели бортов и запоры нового самосвала максимально унифицированы с аналогичными деталями серийного самосвала ГАЗ-САЗ-35071. Для обеспечения жесткости и герметичности боковые борта сварены с основанием платформы, передним бортом и задними стойками. Разумеется,

в конструкции машины сохранили возможность установки комплекта надставных бортов, увеличивающих вместимость с 5 до 10 м³. В транспортном положении платформы фиксировалась крюковым механизмом: благодаря этому удалось изжить дребезжащий звук подпрыгивающей на кочках платформы, что было присуще самосвалам с трехсторонней разгрузкой. Как и у строительных моделей, у механизма запиравания платформы такого «сельхозника» предусмотрели «защиту от дурака»: кран блокировки исключает подачу масла

в гидроцилиндр, пока крюки фиксации платформы закрыты. Грузоподъемность машины получилась равной 4,25 т, полная масса — 8,18 т.

Не самосвалом единым!

Немногие знают, что САЗ выпускал не только самосвалы. Например, в 60-е годы на этом предприятии строили полуприцепы для седельных тягачей ЗИЛ, а в 80-х здесь начали производить мелкими сериями автомобили-самопогрузчики с гидрокраном — так в те времена назывались грузовики с краноманипуляторными установками. Эти самопогрузчики носили наименование «модель 3918» и базировались на шасси ГАЗ-53-12 и ГАЗ-3307. Их строили в 1984–1991 годах.

Уже в постперестроечный период поиска новых изделий у заводских конструкторов возникла идея оснастить гидрокраном самосвал. В результате в 1992 году был изготовлен опытный образец такой машины, получившей индекс ГАЗ-САЗ-3507-03. По узлам самосвальной установки этот самопогрузчик был полностью унифицирован с серийным автосамосвалом ГАЗ-САЗ-3507-01: единственным значимым отличием стала грузовая платформа, которую пришлось уменьшить по длине ради обеспечения достаточного для размещения гидрокрана зазора между кабиной и кузовом. Для погрузки сыпучих грузов



Самопогрузчик ГАЗ-САЗ-3507-03 с гидрокраном (оснащенный грейфером) и самосвальной платформой



гидрокран мог быть оборудован грейферным ковшом. К сожалению, самосвал-самопогрузчик так и не нашел потенциальных покупателей.

Еще одно эпизодическое обращение к теме самосвала-самопогрузчика состоялось на САЗе весной 2008 года. Тогда на завод обратились представители арзамасского ОАО «Коммаш» с просьбой о монтаже самосвальной установки на шасси КАМАЗ-43255, уже дооснащенное ранее краноманипуляторной установкой фирмы Palfinger.

В результате на это шасси в Саранске было смонтировано соответствующим образом доработанное самосвальное оборудование от ГАЗ-САЗ-35071 с прямобортной платформой и тректорной разгрузкой.

Вскоре ОАО САЗ самостоятельно смогло освоить производство техники такого рода, изготовив в 2010 году первую опытно-промышленную партию из пяти самосвалов на шасси ГАЗ-331041 «Валдай» с удлиненной базой и краноманипуляторными установками (КМУ). В качестве поставщика



ГАЗ-САЗ-2927 с грузоподъемным задним бортом

модели 4977. В течение 1995 года было выпущено 11 экземпляров ГАЗ-САЗ-2927. Наконец, в 1996 году был построен образец автомобиля УАЗ-САЗ-29231 с грузоподъемным задним бортом, рассчитанным на подь-

грузоподъемного заднего борта использовались решения, примененные на самопогрузчиках моделей 4977 и 2927. К сожалению, дальше постройки опытного образца работа в данном направлении не продвинулась.

В период поиска новых изделий у заводских конструкторов возникла идея оснастить самосвал гидрокраном

КМУ было выбрано ОАО «Инман» (город Ишимбай, Башкирия), а основным критерием такого выбора послужило выгодное соотношение цены и качества. Заказчик остановил свой выбор на установке ИМ20 грузоподъемностью 990 кг на минимальном вылете стрелы и 505 кг на максимальном. После проведения сертификации завод стал предлагать под заказ выпуск грузовых автомобилей и самосвалов с КМУ на любых шасси марки ГАЗ.

Еще одна разновидность самопогрузчиков, разрабатывавшихся в Саранске, — грузовики с задним грузоподъемным бортом. Техника такого рода мелкосерийно выпускалась на САЗе с 1994 года: первенцем был ГАЗ-САЗ-4977, представлявший собой шасси ГАЗ-33072 с оригинальной цельнометаллической бортовой платформой с дугами и тентом (всего был выпущен 131 автомобиль данной модели). За ним последовал ГАЗ-САЗ-2927 на шасси ГАЗели. Основание платформы и задний борт у этой машины были оригинальными, передний и боковые борта оснащались запорами от серийной ГАЗели, а подъемник был максимально унифицирован с аналогичным узлом

с земли к платформе грузов массой до 250 кг. Боковые борта платформы, дуги с тентом, откидная скамейка у переднего борта и коробка отбора мощности у этого самопогрузчика были максимально унифицированы с узлами автосамосвала УАЗ-САЗ-2923. А при разработке механизма

В 2000-е годы на САЗе занялись коммунальной техникой: на заводе последовательно разработали и освоили в производстве мусоровозы, машины для содержания дорог, вакуумные цистерны и бункеровозы с крюковым погрузчиком («мультилифты») собственной конструкции.



Сельскохозяйственный самосвал ГАЗ-САЗ-35071 только с задней разгрузкой кузова

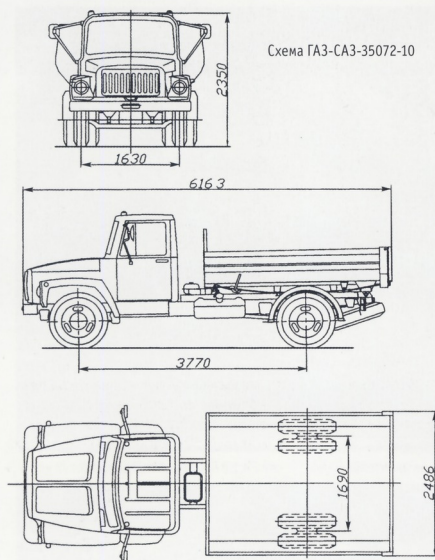


Схема ГАЗ-СА3-35072-10

Технические характеристики ГАЗ-СА3-35072-10

Число мест	2
Грузоподъемность	4340 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	17 л
Электрооборудование	24 V
Аккумулятор	6-СТ-110А
Размер шин	8,25R20
Масса, кг	
снаряженная	3840
полная, в том числе:	8180
на переднюю ось	2180
на заднюю ось	6000
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	347
под задней осью	265
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	8

Рулевой механизм

типа «винт-шариковая гайка-рейка-сектор», с гидроусилителем

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

рабочие — барабанные, с раздельным гидроприводом, двумя гидровакуумными усилителями и АБС

стояночный — барабанный, с тросовым приводом на тормозные механизмы задних колес

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая

Передаточные числа

I — 6,55; II — 3,93; III — 2,37; IV — 1,44; V — 1,00; задний ход — 5,735

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 4,556

Двигатель

ММЗ-Д245.7Е2, рядный, дизельный, четырехтактный, четырехцилиндровый, с газотурбинным наддувом

Диаметр цилиндра, мм	110,0
Ход поршня, мм	125,0
Рабочий объем, л	4,750
Степень сжатия	17

Максимальная мощность

122,4 л.с. при 2400 об/мин

Максимальный крутящий момент

43 кгс·м при 1500 об/мин



Саранский завод автосамосвалов и в советское время, и в наши дни остается основным, но не единственным производителем самосвальной техники на шасси марки ГАЗ.

Дублирующее производство сельхозсамосвалов модели ГАЗ-САЗ-53Б было развернуто в Киргизской ССР — на Фрунзенском авто-сборочном заводе (ФАЗ). Туда же вывели и выпуск самосвалов САЗ-3502 с предварительным подъемом платформы. О деятельности ФАЗа любители отечественной автомобильной истории знали благодаря упоминаниям в профильной литературе и отраслевых справочниках. Но были и другие предприятия, чьи самосвалы на шасси грузовиков ГАЗ широкой известности не получили.

В 90-е годы на нижегородских улицах часто можно было встретить необычные самосвалы на шасси ГАЗ-53 — с разгружающимися назад корытообразными платформами ярко выраженного строительного назначения, внешне напоминавшими увеличенные в объеме кузовы ЗИЛ-ММЗ-4505. Искать описание этих самосвалов в специализированных справочниках не было смысла — официально во внушительном перечне спецмашинок для самых разных модификаций шасси ГАЗ-53 «ничего такого» не значилось. На самом же деле эти таинственные платформы делали на Автобазе № 1 Автозаводского района в качестве запчастей для восстановления «убитых» сельскохозяйственных самосвалов ГАЗ-САЗ-53Б. Несмотря на оперение кабины от «газона» образца второй половины 80-х годов, по документам некоторые из таких самосвалов проходили как ГАЗ-САЗ-53Б 70-х годов выпуска.

Сразу три производителя самосвалов на шасси ГАЗ в 90-е и 2000-е годы работали на Украине. Благодаря регулярному участию в региональных автомобильных выставках, наибольшую известность среди них получил Горловский авторемонтный завод. В его линейке были представлены самосвалы ГАЗ-ГАРЗ-3309СС в нескольких вариантах исполнения (с односекционными бортами высотой 680 мм или двухсекционными высотой 900 мм, с механическим или электропневматическим управлением коробкой отбора мощности, с тентом или без). Настил пола платформы горловских самосвалов был выполнен из трехмиллиметрового стального листа, а кованные борта представляли собой стандартные газовские, усиленные по периметру дополнительными ребрами жесткости. Для облегчения закрывания нижних секций кованых бортов предусматривались пружины.



Самосвал производства Автобазы № 1 на шасси ГАЗ-53-14-01



Самосвал производства Автобазы № 1 на шасси ГАЗ-33072



Самосвал ГАЗ-ГАРЗ-3309СС производства Горловского авторемонтного завода



Самосвал K0-951-01, изготовленный Киевским ОАО «Коммаш» в 1995 году



Самосвал модели AC-5.3309 производства Карловского мехзавода

Киевское ОАО «Коммаш», помимо одно-типного с горловским самосвала K0-951.4 на шасси ГАЗ-3309 с трехсторонней разгрузкой, предлагало еще и упрощенную модель K0-951 с платформой, опрокидываемой только назад. При установке надставок высота бортов у самосвалов K0-951 и K0-951.4 достигала 850 мм, а вместимость кузова получалась равной 6,1 м³, что несколько меньше аналогичных показателей самосвала ГАЗ-ГАЗ-3309СС.

Третий производитель — ОАО «Карловский механический завод» — выпускал три разновидности универсальных самосвальных установок, различающихся внутренней высотой бортов (вместимостью 5; 7,5 или 10 м³). Самая маленькая платформа предназначалась для монтажа на шасси ГАЗ-3309 или ГАЗ-33104 (такие самосвалы назывались AC-5.3309 и AC-5.33104), а две другие устанавливались только на ГАЗ-3309 (индексы самосвалов AC-5.3309-М и AC-5.3309-М-1). Интересно, что Карловский мехзавод предлагал эти же самые самосвальные надстройки и для ГАЗ-53-12, снятых с армейской консервации и прошедших капремонт на киевском ООО «Трембита». А в РФ монтажом карловских самосвальных установок на шасси ГАЗ одно время занималось нижегородское ООО «Пинго-Авто», что позволяло удешевить готовый продукт за счет более выгодной логистики. Такие самосвалы сертифицировались уже как автомобили российского производства и получали новое обозначение — 473887 (модель с платформой от AC-5.3309 на шасси ГАЗ-3307) или 473889 (модель с платформой от AC-5.3309 на шасси ГАЗ-3309). Наконец, изготовлением самосвалов на шасси ГАЗ-3309 пытался заниматься и сам Автозавод ГАЗ в рамках своего под-

разделения ПСТ («Производство специальной техники»). Газовый самосвал был сертифицирован под индексом «578806» как продукция дочернего ООО «МАКСУС РУС» и представлял собой доработанную вариацию на тему саранского самосвала-«сельхозника» модели ГАЗ-СА3-35071. Платформы и надрамники у этих машин были однотипными. Но на нижегородском самосвале применялась гидравлика итальянской фирмы *OMFB*, стояли датчик-ограничитель угла наклона платформы и улич-

ный зуммер, предупреждающий о начале подъема. Управление самосвальным оборудованием имело электропневматический привод и осуществлялось джойстиком с подпружиненным краном подъема-опускания платформы. Интересно, что задняя светотехника на самосвале «578806» отличалась от светотехники на базовом шасси: были применены более современные фонари от «Валдая», а подсветка номера (как и сам номерной знак) была перенесена на заднюю поперечную раму.



Самосвал модели 578806 — продукция ООО «МАКСУС РУС» (дочернее предприятие Автозавода ГАЗ)

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

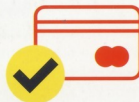
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



В каждом выпуске журнал
об истории отечественной
бронетехники и модель танка
с металлическим корпусом
и пластиковыми деталями



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru