

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 10

ГАЗ-3307

Фургон для перевозки хлеба (мод. 27901)



СПЕЦИФИЧЕСКИЙ ГРУЗ ☆ НА БАЗЕ «ПОЛУТОРКИ» ☆ ДИЗЕЛЬНЫЕ ВЕРСИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №10, 2017

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. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

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 Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор 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»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казакско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 65

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: 8000 экз.

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

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова



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,
Алексей Радованов

Дата выхода в России 19.08.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Так сложилось, что в нашей стране хлебные фургоны устанавливаются в основном на шасси производства Горьковского автомобильного завода. По мере увеличения возможностей этих шасси (грузоподъемность, монтажная длина рамы и т.д.) улучшались и эксплуатационные характеристики фургонов.

Идеальный вариант

Хлеб — груз специфический. При транспортировке его необходимо защищать и от дорожной пыли, и от атмосферных осадков, однако кузов фургона нельзя делать герметичным, ведь свежий хлеб «парит», ему нужно «дышать», поэтому кузов должен иметь вентиляционные отверстия. Кроме того, коробки с хлебом не сложишь друг на друга — хлеб помнется и потеряет товарный вид.

Как показала практика, идеальный вариант для транспортировки горячей выпечки — деревянные лотки. Размер лотка должен быть таким, чтобы его удобно было поднимать и переносить. На каждом лотке можно разместить только один слой хлебобулочных изделий, поэтому лотки в кузове фургона должны располагаться «этажеркой» — значит, необходимо предусмотреть направляющие для каждого ряда лотков. К такой единственно возможной архитектуре транспортных средств для перевозки хлеба пришли еще в XIX веке. Первые

крытые фургоны с подобными стеллажами для деревянных лотков устанавливались на телеги, запряженные парой лошадей. Погрузка-разгрузка лотков с хлебом производится ежедневно по несколько раз в день, поэтому лотки необходимо делать максимально прочными и, как следствие, довольно тяжелыми — часто вес лотка оказывается больше веса выложенного на него хлеба. Не удивительно, что как только наладили производство надежных грузовых автомобилей, их приспособили для перевозки хлебобулочных изделий.

Правда, в Советском Союзе специализированные автомобили для перевозки хлеба появились далеко не сразу. Проще было загрузить хлеб в короба, накрыть брезентом и везти на подходящем грузовом автотранспорте — чаще всего на обычных бортовых грузовиках. Лишь в середине 30-х годов, когда отменили карточки на хлеб, стали повсеместно развивать систему его розничных продаж через сеть специализированных магазинов — булочных.

В городах возводились большие хлебозаводы, суточный выпуск хлеба измерялся уже десятками тонн. Соответственно, возрастали и объемы перевозок. В этих условиях требовалось выстроить процесс транспортировки хлеба по-новому. Старый способ (перевозка в коробах) уже не обеспечивал ни скорости погрузки и выгрузки хлеба, ни его сохранности во время перевозки. Московский Комбинат реконструкции транспорта разработал «Проект стандарта автомобильного кузова для перевозки печеного хлеба» с лотковой системой. Кузов такого фургона был приспособлен для перевозки хлеба на стандартных лотках двух типоразмеров (620×740 мм и 450×740 мм). В зависимости от использованного шасси (ГАЗ-АА или ЗИС-5) размеры кузова могли меняться, соответственно менялось и количество перевозимых за один раз лотков.

Каркас кузова набирался из деревянных брусков, связанных между собой с помощью шурупов, болтов и металлических



В нашей стране автомобили-фургоны на шасси грузовиков ГАЗ всегда были очень популярны



Один из первых хлебных фургонов на шасси ГАЗ-3307 производства завода Пермтехмаш (1991 год)

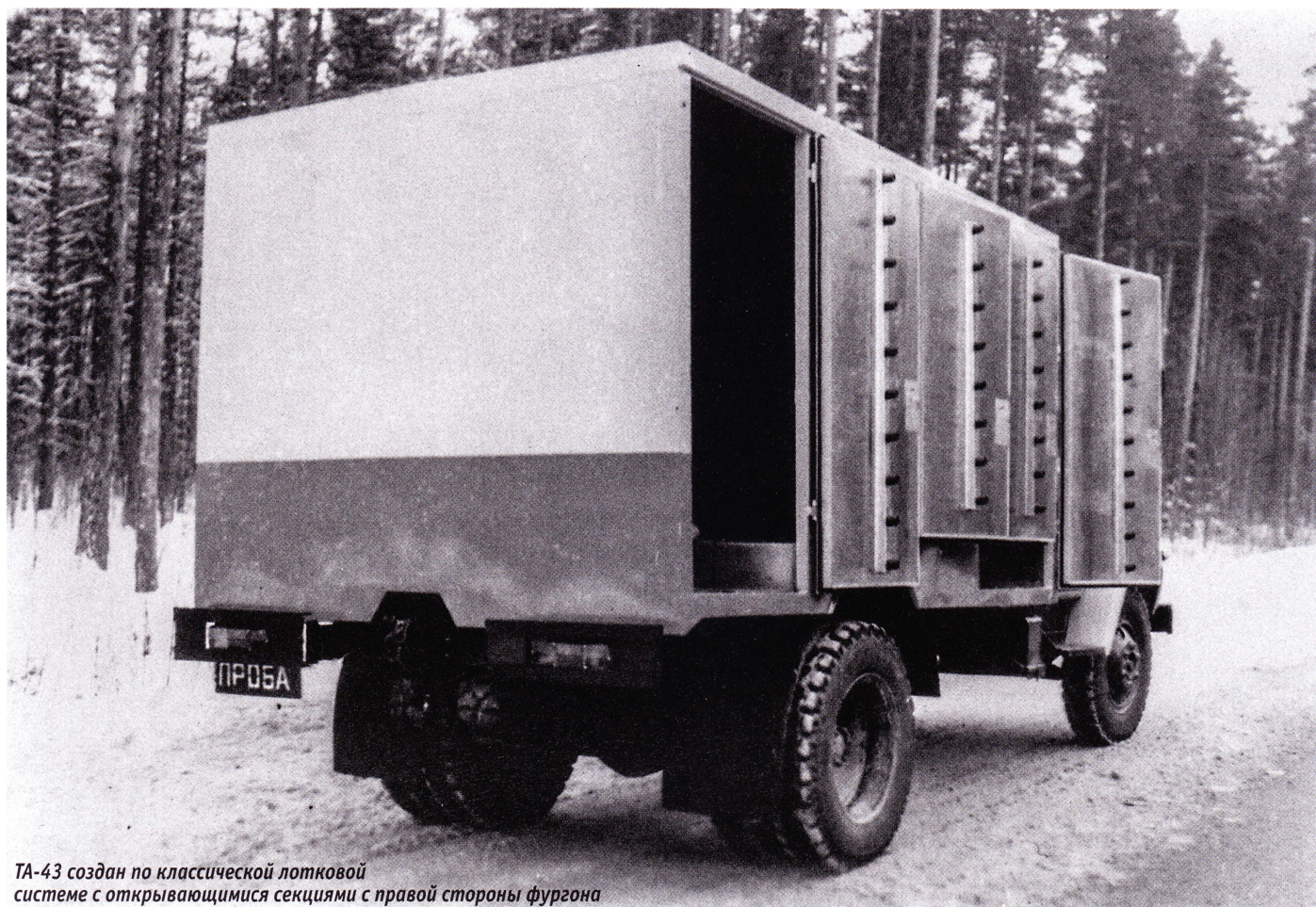
косынок, и с наружной стороны обшивался листовым металлом или водостойкой фанерой. Каждый загрузочный проем кузова закрывался двустворчатыми дверями, снабженными замками-шпингалетами.

На передней и задней стенке кузова устанавливались вентиляционные отдушины с сегментными регулируемыми заслонками. Открывали и закрывали такие вентиляционные люки снаружи. Сами стенки кузова

оснащались термоизоляцией, благодаря которой продукция долго сохраняла тепло во время транспортировки. Внутри кузова для размещения лотков устанавливались направляющие ползки



Хлебный фургон ТА-43 на шасси ГАЗ-3307 производства Тартуского опытного завода ремонта автомобилей



ТА-43 создан по классической лотковой системе с открывающимися секциями с правой стороны фургона

из дерева или стального уголка. Интервал между рядами полозков строго регламентировался — он должен был быть не меньше 165 мм. Во время перевозки хлебобулочных изделий лотки приходилось закреплять, чтобы в процессе транспортировки они не пришли в движение и не опрокинулись.

ные, разгрузочный пандус размещали уже со стороны двора. В стене здания делали специальный люк-окно, через который лотки с хлебом из машины подавались сразу в магазин. В довоенный период по этому проекту, а то и просто по образу и подобию первых московских опытных «хлебовозок», такие

ГАЗ-АА производства Горьковского автомобильного завода, их чаще всего использовали для установки фургонов. Хлебные фургоны на базе «полторок» начали строить во второй половине 30-х годов и продолжали выпускать более двадцати лет, до середины 50-х, с небольшим перерывом в военное время. Последние экземпляры

Как показала практика, идеальный вариант для транспортировки горячей выпечки — деревянные лотки

Загрузочные проемы каждого отсека кузова располагались с правой стороны машины — так легче было разгружать ее с тротуара у магазина. В то время на улицах нередко можно было наблюдать такую картину: хлебовоз останавливался напротив булочной у края проезжей части, иногда даже заезжая правыми колесами на тротуар, чтобы не мешать движущемуся по улице транспорту, и грузчики начинали разгрузку — заносили лотки с хлебом с улицы прямо через входные двери магазина. Позже, когда начали строить новые магазины-булоч-

кузова начали строить многие кузовные мастерские — в основном в крупных городах (Ленинграде, Киеве, Одессе, Баку и т.д.) по заказу местных властей. Естественно, что кузова разных производителей отличались друг от друга конструкцией, внешним видом, используемыми технологиями и материалами, но суть всегда оставалась неизменной.

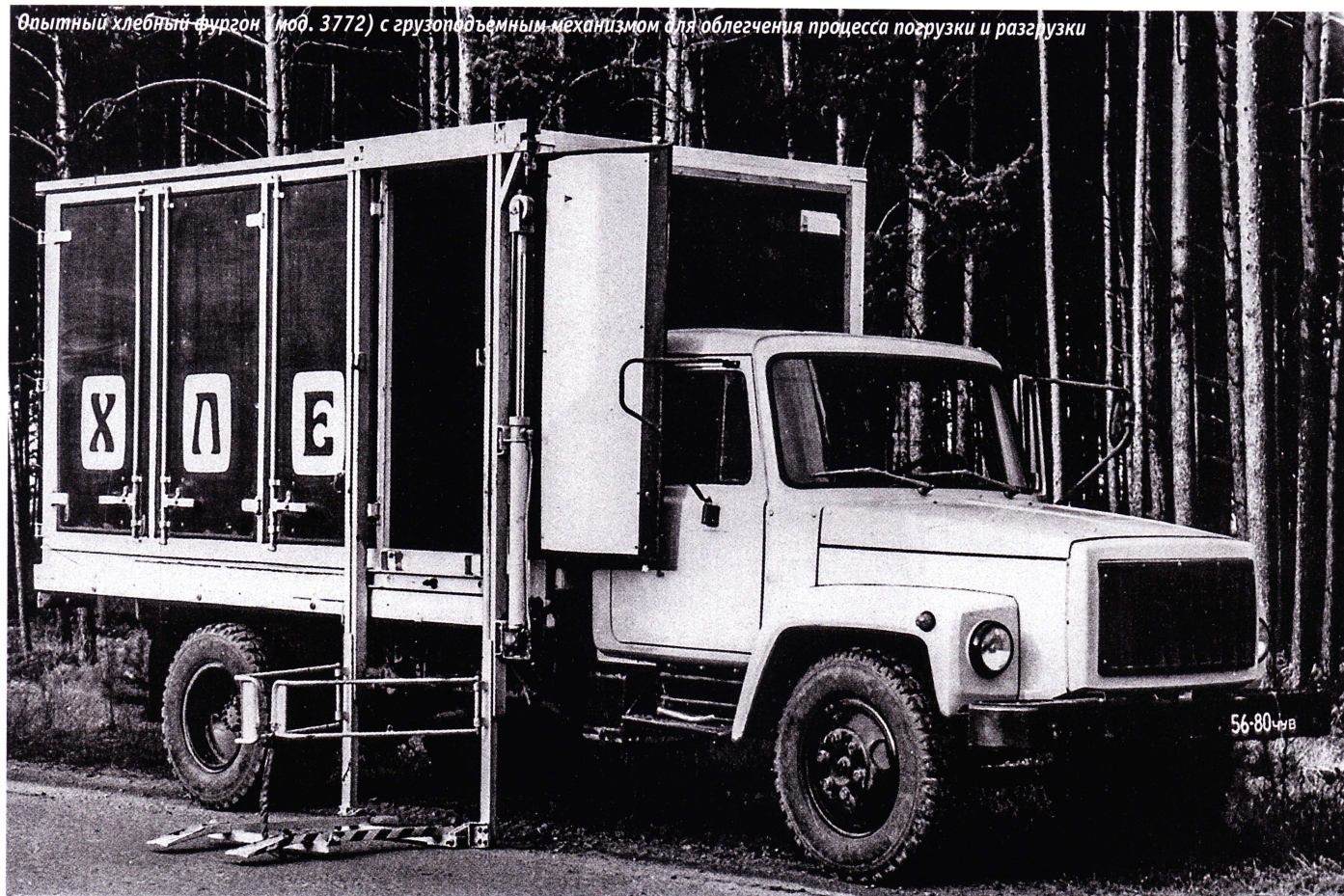
Массовое производство

Благодаря массовости, низкой стоимости и удобству эксплуатации шасси грузовиков

хлебовозов строили уже на шасси производства Ульяновского автомобильного завода, где ГАЗ-ММ (модернизированная «полторка» с более мощным двигателем) выпускались вплоть до 1952 года. Пока машины этой модели находились в эксплуатации, для них продолжали делать кузова-фургоны, так как стандартный кузов, собранный на деревянном каркасе, служил всего несколько лет — намного меньше, чем само шасси. Бывало, что за срок эксплуатации автомобильного шасси успевали поменять два-три таких кузова.



Опытный хлебный фургон (мод. 3772) с грузоподъемным механизмом для облегчения процесса погрузки и разгрузки



После войны, когда Горьковский автозавод освоил производство нового базового грузовика ГАЗ-51, на него также стали устанавливать хлебные фургоны. Их конструкция не очень отличалась от конструкции фургонов, которые монтировались на «полторки», но за счет более грузоподъемного шасси они вмещали больше лотков. Фургоны по-прежнему строили кузовные мастерские и небольшие автокузовные заводы, работавшие, как правило, только на свой регион.

Попытки централизации выпуска хлебных фургонов для всей страны были предприняты в начале 50-х годов на Горьковском автокузовном заводе. Здесь начали массовое производство кузовов хлебных (КХ-51) для шасси грузовиков ГАЗ-51. Объемы производства (а это был самый массовый тип фургона, изготавливаемый на этом предприятии) позволили не только обеспечить фургонами всю Горьковскую область, но и целенаправленно реализовывать их в другие области и крупные города. В 1956 году конструкция хлебного фургона (КХА-51) была доработана под шасси ГАЗ-51А, а с 1957 года завод освоил производство нового, более технологичного хлебного фургона КХА-2-57 на том же шас-

си ГАЗ-51А. Его конструкция была настолько удобна в эксплуатации и универсальна в производстве, что техническую документацию на фургон КХА-2-57 передали другим заводам, которые занялись его изготовлением. Вскоре этот хлебный фургон стал самым массовым в стране. Несмотря на это, во многих регионах сохранились и местные производители хлебных фургонов. Так, ку-

зовной завод Главмосавтотранса на шасси ГАЗ-51А выпускал фургон У-97 для перевозки хлеба на лотках, разработанный в ряду унифицированных кузовов-фургонов различного назначения.

В 70-е годы на смену долгожителю ГАЗ-51А пришли новые шасси Горьковского автомобильного завода: ГАЗ-52-01, ГАЗ-52-04 и ГАЗ-66. Для них были сконструированы



Хлебный фургон производства Санкт-Петербургского авторемонтного завода



Хлебный фургон на шасси ГАЗ-3307 московского производства

новые типы кузовов-фургонов для перевозки хлеба, которые со временем полностью сменили фургоны на шасси ГАЗ-51А. Самым крупным заводом, производящим хлебные фургоны для всей страны, в тот период был Горьковский завод специализированных автомобилей, выросший из Горьковского автокузовного.

Тем не менее, лотковая система перевозки хлеба сохранилась до наших дней. В 90-х годах, благодаря частной предпринимательской инициативе, резко выросло количество компаний, занимающихся производством автомобильных фургонов для перевозки хлебобулочных изделий. В основном они использовали недорогие

Шасси ГАЗ-3307 было освоено заводом еще в советское время (в 1990 году) и представляло собой «переходную» версию, которая сочетала ходовую часть ГАЗ-53-12 с карбюраторной «восьмеркой» ГАЗ-53-11 и новую кабину, изначально разработанную для дизельного грузовика ГАЗ-4301. Следом за ГАЗ-3307 новую кабину получил

Хлебные фургоны на базе «полторок» строили более двадцати лет — со второй половины 30-х годов

Потребителям по вкусу

В 80-х годах во многих городах СССР, включая столицу, контейнерная система перевозки хлеба стала постепенно вытеснять привычную лотковую. К сожалению, в 90-х годах произошел резкий откат назад. От контейнерных перевозок практически повсеместно вернулись к лотковой системе транспортировки хлеба с ручной погрузкой-разгрузкой, а кое-где даже начала практиковаться перевозка хлеба в небольших фанерных или пластмассовых ящиках, устанавливаемых друг на друга в кузовах обычных фургонов.

отечественные шасси, преимущественно Горьковского автомобильного завода, хотя иногда встречались хлебовозы на импортных шасси. Самыми популярными стали фургоны на шасси малотоннажных автомобилей грузоподъемностью 1,5 т (ГАЗ-3302 «Газель»), а также среднетоннажных грузоподъемностью 3,5–4,5 т (ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309). Шасси грузовиков ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309 имеют много общего и отличаются друг от друга в основном типом двигателя: на ГАЗ-3307 он бензиновый, на ГАЗ-3309 — дизельный.

и автомобиль ГАЗ-52-01 с карбюраторной «шестеркой» — подобный гибрид выпускали под индексом ГАЗ-33061, но недолго — в 1992–1994 годах. Как ни странно, «временный» грузовик ГАЗ-3307 в итоге пережил своего дизельного родоначальника. Претерпев ряд модернизаций в соответствии с изменением экологических стандартов, он продержался в производстве вплоть до 2010 года с небольшим перерывом в 1996–1997 годах, когда Горьковский завод пытался взять

Продолжение на стр. 10



ГАЗ-3307
ФУРГОН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБА (МОД. 27901)





курс на полную дизелизацию выпускаемых среднетоннажных грузовиков. Но рынок вяло отреагировал на подобную инициативу. Чтобы вернуться к прежним объемам производства, автозавод был вынужден возобновить сборку грузовиков ГАЗ-3307 с бензиновым мотором.

В Горьком дизельный грузовик сначала пытались создать с мотором с воздушным охлаждением, а позже с двигателем ГАЗ-562 (150 л.с.), созданным по лицензии *Steyr*. Но все это были малосерийные версии, которые не оставили заметного следа в отечественной автомобильной истории. А вот дизельный ГАЗ-3309 с двигателем ММЗ Д-245.7 (дизель с турбонаддувом, 4,75 л, 117,2 л.с./86,2 кВт при 2400 об/мин был спроектирован для тракторов «Беларусь», а затем адаптирован в автомобильную версию), выпуск которого начался в 1999 году, пришелся потребителям по вкусу. Этот грузовик находится в производстве до сих пор.

Модельный ряд Горьковского автомобильного завода фактически полностью покрывал потребности отечественных производителей кузовов фургонных для перевозки хлеба по грузоподъемности и эксплуатационным

характеристикам. Даже появившийся чуть позже автомобиль ЗИЛ-5301 «Бычок» не смог составить горьковским грузовикам заметной конкуренции. Лишь для перевозки относительно небольших партий хлеба отечественные кузовщики использовали шасси автомобилей УАЗ, но это было скорее исключением, чем правилом.

При этом хлебовозы с лотковой системой перевозки не строятся на шасси грузовиков

большой грузоподъемности, так как это экономически не выгодно — хлеб в торговые точки надо доставлять свежим, затрачивая на его погрузку и выгрузку минимум времени, а фургоны с большой грузоподъемностью будут дольше простаивать под погрузкой, чем находиться в дороге. Для перевозки больших партий хлеба используют контейнерный способ перевозки — так погрузка и выгрузка происходят намного быстрее.



Фургон САФ-3307 производства Павловского авторемонтного завода



Фургон модели 4732-01 производства ЗТО «Камея»

Под строгим контролем

Сегодня кузова для лотковой перевозки хлеба, устанавливаемые на среднетоннажные шасси автомобилей ГАЗ, можно условно разделить на три типа по количеству лотков и, соответственно, по количеству секций внутри кузова. Кузов самых скромных размеров вмещает 180 лотков, чуть побольше — 200. Оба имеют четыре секции. Кузов с пятью секциями — самый

вместительный: за один раз в нем перевезут до 250 лотков.

Из наиболее крупных производителей фургонов с лотковой перевозкой хлеба сегодня можно выделить такие компании, как Центртранстехмаш и Меткомплекс (Рязань), а также нижегородские Завод автоспецтехники малых серий, ЗТО «Камея», Автомеханический завод, «Багем», Спектр-Авто, СпецМобиль-НН и Автомаш. Нетрудно

заметить, что большинство крупных производителей фургонов-хлебовозов находятся в Нижнем Новгороде, то есть в непосредственной близости к Горьковскому автомобильному заводу, шасси которого они используют.

К перевозке хлебобулочных изделий предъявляются достаточно жесткие требования. Разрешение на эксплуатацию такого рода транспортного средства выдается органами госсанэпиднадзора сроком на шесть месяцев. По истечению этого срока автомобиль для перевозки хлеба предъявляется для осмотра, и если он не отвечает санитарным требованиям, запрещается перевозить на нем хлеб и хлебобулочные изделия. Автотранспортное средство, на котором осуществляется перевозка хлебобулочных и кондитерских изделий, в обязательном порядке должно иметь четко читаемую надпись «Хлеб». В специализированных автомобилях, предназначенных для перевозки хлеба, не допускается транспортировка каких-либо иных грузов. За санитарно-гигиеническое состояние таких машин ответственность несет администрация транспортного предприятия или компании.



Фургон ЗСА-377231 от нижегородского Завода специальных автомобилей



У производителей кузовов-фургонов для перевозки хлеба самыми популярными были шасси ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309, но только ими дело, конечно, не ограничивалось. В небольших количествах хлебные фургоны устанавливались на полноприводные шасси ГАЗ-3308 «Садко» и городские среднетоннажники ГАЗ-3310 «Валдай».



Фургон для перевозки хлеба в лотках на шасси ГАЗ-3308 «Садко» производства «Предприятия «СельхозПромдес» (Нижегородская область)

стали грузовики ГАЗ-3310 «Валдай» грузоподъемностью 3,5-3,9 т. Они получили модернизированную раму ГАЗ-3307, оригинальную ходовую часть, рассчитанную больше на эксплуатацию в городе (дисковые тормоза с пневмоприводом и ABS, рулевое управление с гидроусилителем и 17,5-дюймовые колеса), и комфортабельную кабину от «Газели». Первые опытные образцы «Валдая» оснащали дизельными двигателями ГАЗ-562 (150 л.с.) и IVECO 8140.43С, но позже базовым стал дизель ММЗ Д-245.7 (119 л.с./87,5 кВт при 2400 об/мин) с пятиступенчатой коробкой передач.

Многие перевозчики по достоинству оценили преимущества нового грузовика и предпочитали заказывать специализированную технику для себя именно на базе «Валдая». Не стали исключением и фургоны для перевозки хлеба — эти машины в городских условиях эксплуатировать выгоднее, чем аналогичные на шасси ГАЗ-3307 или ГАЗ-3309, которые в свое время создавались больше для эксплуатации в сельской местности с разбитыми или грунтовыми дорогами.

ГАЗ-3308 «Садко»

В 1998 году на Горьковском автозаводе начали выпуск полноприводных грузовиков семейства ГАЗ-3308 «Садко», представлявших собой симбиоз модернизированного шасси ГАЗ-66 и капотной кабины ГАЗ-3307. На них могли устанавливать бензиновые V-образные 8-цилиндровые моторы ЗМЗ-513.10 или ЗМЗ-5231.10, рядный четырехцилиндровый турбодизель ММЗ Д-245.7 или рядный шестицилиндровый турбодизель ГАЗ-562.

Так же как их предшественники, шасси «Садко» стали использоваться для установки хлебных фургонов. Эти машины были необходимы для доставки хлебобулочных изделий в отдаленные районы с плохой транспортной инфраструктурой. В силу специфики шасси — меньшая грузоподъемность базового шасси и большая погрузочная высота (и то, и другое за счет внедорожных колес с шинами с регулируемым давлением) — для них изготавливались специальные фургоны с меньшей габаритной высотой (чтобы с уровня земли можно было дотянуться до верхнего ряда лотков) и, соответственно, меньшим внутренним объемом. Эксплуатация таких машин оправдана только в определенных условиях, поэтому

хлебовозы на шасси ГАЗ-3308 «Садко» выпускались в ограниченных количествах.

ГАЗ-3310 «Валдай»

С 2004 года альтернативой семейству малотоннажных грузовиков ГАЗ-3307 и ГАЗ-3309

Хлебный фургон с пятью секциями на базе грузовика ГАЗ-3310 «Валдай»



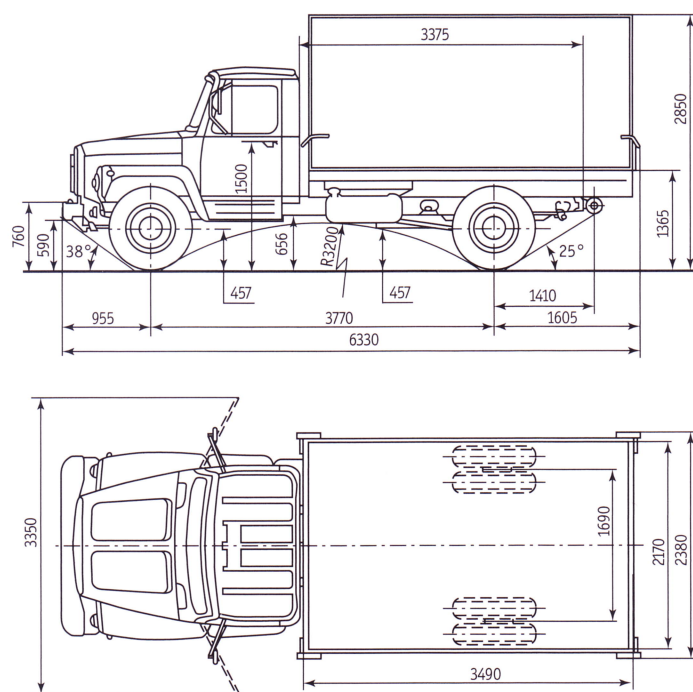


Схема автомобиля ГАЗ-3307

Технические характеристики ГАЗ-3307

Число мест	2
Грузоподъемность	4500 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	20 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-75
Генератор	Г-250Г
Реле-регулятор	222.3702
Стартер	230-A1
Свечи зажигания	A11-30
Размер шин	8,25R20
Масса, кг	
снаряженная	3200
полная, в том числе:	7850
на переднюю ось	1875
на заднюю ось	5975
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	347
под задней осью	265
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	8

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 21,3

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с гидравлическим двухконтурным приводом и гидровакуумным усилителем

ручной — колодочный, с механическим приводом, действует на трансмиссию

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, с четырьмя передачами вперед и одной назад

Передаточные числа

I — 6,55; II — 3,09; III — 1,71; IV — 1,00; задний ход — 7,77

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 6,17

Двигатель

ЗМЗ-53-11, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмичилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	92,0
Ход поршня, мм	80,0
Рабочий объем, л	4,25
Степень сжатия	7,6
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

K-135

Максимальная мощность

120 л.с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент

29 кгс.м при 2000–2500 об/мин



Горьковский завод специализированных автомобилей

Самым крупным в СССР специализированным предприятием, выпускавшим фургоны (промтоварные, изотермические, почтовые, для перевозки хлеба и медикаментов), был Горьковский завод специализированных автомобилей (ГЗСА). Кроме производства фургонов, на заводе занимались проектированием кузовов-фургонов для других предприятий, в частности Каспийского машиностроительного завода.



Промтоварный фургон на шасси ГАЗ-ММ



Фургон АВП-51 автобусного типа

Предприятие было основано в 1937 году как кузовная мастерская Горьковской транспортной конторы 2-го Главного управления местными торгами (2-го Главторга) Наркомата торговли РСФСР. Штат мастерской составлял всего 66 человек, а производственная программа предусматривала выпуск специализированных кузовов для перевозки хлеба и мясoproдуктов, а также передвижных киосков и ларьков на базе имущества, принятого на баланс у Госмельзавода. В это время в стране наблюдался всплеск розничного товарооборота: только в Горьком показатели выросли более чем в три раза — к 1937 году в городе насчитывалось 1220 магазинов и стационарных ларьков, более 350 ресторанов, кафе, столовых и буфетов. Их необходимо было централизованно снабжать продуктовыми и промышленными товарами, а специализированного автотранспорта не хватало. Созданные кузовные мастерские должны были ликвидировать этот пробел. Уже в августе 1938 года мастерская получила статус Автокузовного завода Конторы материально-технического снабжения «Росснабторг» Наркомата торговли РСФСР. В том же году предприятие произвело 83 хлебных фургона и 121 прицеп, а на 1939 год был запланирован выпуск 150 хлебозовозов, 120 кузовов для перевозки продовольственных товаров, 100 пром-

товарных кузовов и 90 прицепов. Но неожиданно завод, уже обросший кузницей, участками обработки древесины, жестяных работ и окраски, столярно-сборочным цехом и складом, переводят на новую площадку — видимо, в расчете на будущее увеличение производственных площадей и мощностей предприятия. Одновременно произошло очередное переподчинение производства новому главку. Выпуск продукции на новом месте Автокузовной завод Главного управления снабжения торгующих организаций (Главснабторга) Наркомата торговли РСФСР начал в 1940 году, но вновь ненадолго. С началом Великой Отечественной войны кузовному предприятию пришлось в срочном порядке осваивать новую номенклатуру изделий — основным в производственной программе стал кузов с условным названием «Двина», заказчиком которого выступил Наркомат электропромышленности СССР. Этот кузов предназначался для монтажа аэродромной радиостанции с большим радиусом действия. Уже в 1941 году из 1325 единиц выпущенной техники значительную часть составил оборонный заказ, а в 1942 году одних только кузовов типа «Двина» было построено около тысячи. Вскоре в серию пошел кузов для аэродромной радиостанции «Волга». Помимо этого, для нужд Военно-воздушных сил и Военно-морского

флота завод строил кузова ПАФ-2 под передвижную автомобильную фотолабораторию.

После окончания Великой Отечественной войны завод выпускал продовольственные и промтоварные автофургоны на шасси ГАЗ-ММ, передвижные библиотеки на том же шасси (1947–1951 годы), торговые лотки и тележки для продажи мороженого. В конце 1950 года предприятие вновь поменяло ведомственную принадлежность: Горьковский автокузовной завод Главснабторга перешел на баланс Главторгмаша и был реорганизован в Горьковский завод холодильного оборудования. В это время в ассортименте предприятия три основных изделия: кузов хлебный КХ-51 (в 1953 году изготовлено 581 шт.), кузов промтоварный КП-51 (в 1953 году — 125 шт.), кузов рефрижераторный АР-51 (в 1953 году — 200 шт.). По цифровому индексу кузовов можно догадаться, что они предназначались для монтажа на шасси ГАЗ-51. Кроме того, в относительно небольших количествах предприятие изготавливало автолавки АЛ-150 на шасси ЗИС-150 и АЛ-51 на шасси ГАЗ-51, кузова «фургон» на базе «Москвичей», специальные кузова РМ для «Главполиграфиздата» и Госбанка (для перевозки ценностей, обычные, на деревянном каркасе, а не бронированные — тогда о таких даже не помышляли).



В 1955 году предприятие вновь сменило название: теперь оно более соответствовало выпускаемой продукции — Горьковский завод торгового машиностроения (ГЗТМ). Завод опять был переподчинен — на этот раз Главному управлению торговых машин и оборудования «Главторгмаш» Министерства торговли СССР.

В это время ГЗТМ освоил выпуск новых моделей фургонов различного назначения. Так, в 1956 году здесь разработали и освоили выпуск фургонов АВП-51 (автобус вагонный промтоварный) с интегрированным (автобусным) кузовом на шасси ГАЗ-51А грузоподъемностью 2100 кг для перевозки промышленных товаров: одежды (в кузове были оборудованы специальные поручни для вешалок), тканей, обуви и т.д. Каркас кузова фургона имел смешанную деревометаллическую конструкцию. В 1956–1960 годах изготовили 429 фургонов такого типа. Кроме промтоварного, существовали рефрижераторные варианты подобного фургона для перевозки охлажденных продуктов, а в 1957 году изготовили два фургона АВП-51 с изотермическими кузовами. Отдельные экземпляры оборудовались в передвижную автомобильную фотолaborаторию.

Предпринимались попытки создания малого пассажирского автобуса, унифицированного с фургоном, но все, к сожалению, ограничилось постройкой нескольких опытных образцов. Основной продукцией предприятия в это время считались автомобили с хлебным кузовом КХА-56 и КХА-2-57, с изотермическими кузовами КИА-56 и промтоварными КПА-56.

С 1957 по 1965 год, в связи с реорганизацией всей системы управления народным хозяйством и созданием на местах совнархозов (советов народного хозяйства), ГЗТМ подчиняется сначала Управлению машиностроительной промышленности

Совета народного хозяйства Горьковского административного экономического района, а с 1962 года — Управлению автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Совета народного хозяйства Волго-Вятского административного экономического района.

В начале 60-х годов ассортимент выпускаемой продукции значительно расширился и обновился. На шасси ГАЗ-51А в Горьком для всей страны стали строить фургоны моделей ГЗТМ-952 и ГЗТМ-952Д, предназначенные для перевозки товаров народного потребления (текстиля, обуви, культоваров, кондитерских и бакалейных изделий), ГЗТМ-954 для доставки мебели населению, ГЗТМ-953 и -953Д с изотермическим кузовом и рефрижератор ГЗТМ-953А для транспортировки мясных и прочих скоропортящихся продуктов. Вместо постройки фургонов на деревянном каркасе осваивалась технология изготовления кузовов на металлическом каркасе (ГЗТМ-952М).

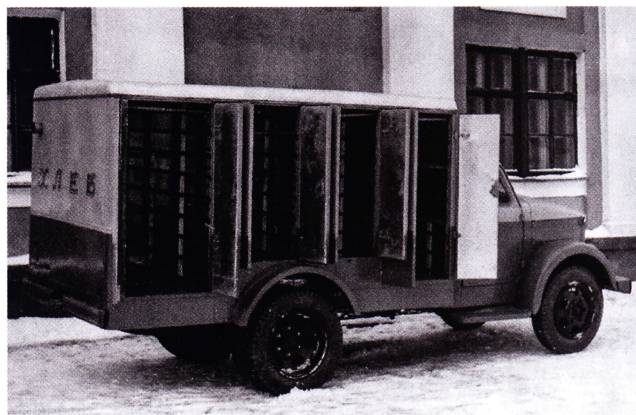
После упразднения совнархозов и последовавшей за этим перестройки управления экономикой по отраслевому принципу завод отошел к Минавтопрому СССР.

В 1966 году ГЗТМ переименовали в Горьковский завод специализированных автомобилей Главспецавтотранса Министерства автомобильной промышленности (сокращенно ГЗСА).

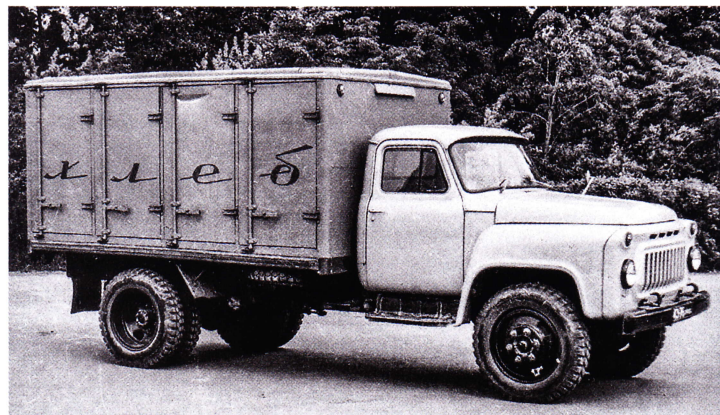
В новом статусе предприятие вновь стало работать на оборонку, производя кузова типа КУНГ для полноприводных грузовиков «Урал-375Д». «Гражданским» потребителям предлагались новые модели фургонов на шасси недавно освоенных отечественным автопромом грузовиков ГАЗ-52-01, ГАЗ-53А и ГАЗ-66. Это фургоны ГЗСА-3706 и ГЗСА-950 с изотермическим кузовом на шасси ГАЗ-53А, изотермические фургоны ГЗСА-3702, хлебовозы ГЗСА-3704 и мебели-

возы ГЗСА-893А на шасси ГАЗ-52-01, передвижные почтовые отделения ГЗСА-947 и фургоны ГЗСА-731 для перевозки почты, хлебовозы ГЗСА-3714 и фургоны для перевозки медикаментов ГЗСА-3713 на базе полноприводных грузовиков ГАЗ-66. На долю завода приходилось до двух третей всех выпускаемых в стране автофургонов. Потребителями продукции ГЗСА в эти годы были не только отечественные автохозяйства, но и зарубежные организации — в ГДР, Монголии, Гвинее, Ираке. Модели, освоенные в производстве в 70-х годах, выпускались Горьковским заводом специализированных автомобилей без особых изменений до конца 80-х годов. Лишь в «перестройку» намечилось обновление выпускаемой продукции, но с развалом Советского Союза и наступившими рыночными отношениями в стране, как грибы после дождя, стали создаваться новые производства автомобилей-фургонов. В основном это были маленькие «фирмочки», не слишком обеспокоенные качеством выпускаемой продукции — главное было сделать дешевле. А те заводы, которые все-таки радели за свою продукцию, смело осваивали самые передовые отраслевые технологии и часто оказывались более гибкими по отношению к запросам клиентов, были готовы изготовить фургон по индивидуальному заказу.

В этих условиях большое предприятие, нацеленное на выпуск нескольких тысяч одинаковых фургонов, постепенно стало сдавать свои позиции и в конце концов оказалось на грани экономической катастрофы. Лишь своевременное введение на ОАО ЗСА (с 1991 года — Завод специализированных автомобилей) внешнего управления помогло предприятию элементарно выжить. В 2004 году его преобразовали в Завод специализированных автомобилей «Бизон».




Фургон КХА-2-57 на шасси ГАЗ-51А



Фургон ГЗСА-3704 на шасси ГАЗ-52-01

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на www.deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ

ПНС-110 (131)-131



DeAGOSTINI