

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 21

ГАЗ-3309



ПОПУЛЯРНЫЙ И МАССОВЫЙ ☆ ДИЗЕЛЬНАЯ «РЕАНИМАЦИЯ» ☆ «ДОБРЫНЯ» И «САДКО»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №21, 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. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

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»

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: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © hdmmaps.com;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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

16+

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 22.03.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



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

16+

forum.ru



История ГАЗ-3309 — сложная и запутанная. Появившись как компромиссный вариант, эта модель стала самой востребованной и самой массовой в семействе среднетоннажных грузовиков четвертого поколения Горьковского автомобильного завода.

Ставка на обновление

Горьковский автомобильный завод всегда славился своими среднетоннажными капотными грузовиками. В советское время их суммарный тираж в некоторые годы достигал почти 300 тыс. экземпляров — это были одни из самых массовых грузовиков в мире. Они использовались на городских и междугородних перевозках, но по большей части — в сельском хозяйстве. На селе эти машины любили за простоту конструкции, ремонтпригодность, а главное — за хорошую проходимость по проселочным дорогам за счет высокого клиренса и грамотного распределения массы по осям. На обычном «газоне» с приводом только на задние колеса можно было проехать там, где более тяжелые грузовики безнадежно застревают.

Но любая техника, какой бы современной и совершенной на момент своего создания она ни была, со временем устаревает и перестает отвечать предъявляемым к ней требованиям. Такое время наступило и для очень популярных среднетоннажных грузовиков ГАЗ-52 и ГАЗ-53, выпускавшихся

в Горьком (сегодня это Нижний Новгород). Основные претензии потребителей были к бензиновым моторам, которые во всем мире уступили место на среднетоннажниках более экономичным и долговечным дизельным двигателям.

По советской традиции для обоснования выпуска новой продукции необходимо было доказать, что новое поколение горьковских грузовиков даст огромный экономический эффект в общегосударственном масштабе — например, за счет повышения грузоподъемности. В результате в 1976 году под руководством главного конструктора автозавода А. Д. Просвирнина и главного конструктора грузовых автомобилей А. М. Бутусова был подготовлен проект дизельного грузового автомобиля ГАЗ-4301 с повышенной до 4,5–5 т грузоподъемностью. Эти машины не имели ничего общего с выпускавшимися на тот момент серийными грузовиками — у них было новое шасси, шестицилиндровый дизельный двигатель ГАЗ-542.10 (125 л.с.) с воздушным охлаждением и абсолютно новая кабина.

Выбор дизеля с воздушным охлаждением вместо жидкостного объяснялся просто: эксплуатация таких моторов вызывала меньше проблем в зимний период — не надо было ежедневно сливать воду из системы охлаждения (время повсеместного использования антифризов и тосолов еще не наступило), что в целом упрощало конструкцию двигателя. Тема дизелей с воздушным охлаждением стала особенно популярна в Советском Союзе после успешной эксплуатации нескольких тысяч западногерманских грузовиков *Magirus-Deutz*, оснащенных такими моторами, на строительстве Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Поэтому сотрудничество с компанией *Deutz* решили продолжить сразу по нескольким направлениям, создавая на основе лицензионных соглашений целый ряд новых дизельных моторов для автомобилей ГАЗ и «Урал».

В результате на Горьковском автомобильном заводе было создано целое семейство «воздушников», включавшее, помимо шестицилиндровых, еще и четырехцилиндровые дизели разной мощности. Эти моторы



Бортовой грузовик ГАЗ-3309 с дизельным двигателем

Опытный образец грузовика ГАЗ-4301 с дизельным двигателем с воздушным охлаждением



стали первыми дизелями собственной разработки в истории ГАЗа. Первые макетные образцы автомобиля ГАЗ-4301 были собраны в конце 70-х годов еще с кабиной ГАЗ-53А, но уже с новым оперением под дизель-«воздушник».

А полноценные опытные образцы с полностью новой кабиной появились в 1981 году. В это время в стране много внимания уделялось новой технике для села, в том числе специальным технологическим самосвальным автопоездам, способным работать

в паре с более производительными комбайнами и другой уборочной техникой. Поэтому визитной карточкой нового семейства горьковских грузовиков четвертого поколения стал вовсе не «бортовик» ГАЗ-4301, а самосвальный автопоезд ГАЗ-6008 в составе самосвала ГАЗ-4509 и прицепа ГАЗ-8536. Именно о нем появлялись статьи и заметки в газетах и журналах, а опытные образцы демонстрировались на всех выставках и показах. Автопоезда ГАЗ-6008 вышли на дороги в конце 1982 года, а 3 августа 1983-го они уже отправились в испытательный автопробег по маршруту Горький–Куйбышев–Аральск–Ташкент–Памир протяженностью 9000 км. Перед этим самосвалы успели поработать на посевной и уборочной на машиноиспытательной станции (МИС) под Солнечногорском (Московская область).

В конструкции дизельных горьковских грузовиков нашли применение многие решения, направленные на улучшение потребительских качеств: электрофакельное устройство для облегчения пуска двигателя, рулевое управление с гидроусилителем, регулируемое подрессоренное водительское сиденье, эффективная система отопления и вентиляции, устройство обдува и обмыва полупанорамного ветрового

Руководство отрасли осматривает опытный образец дизельного грузовика с двигателем воздушного охлаждения на автополигоне (1988 год). Среди присутствующих — министр автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР Н. А. Пугин





Бортовой грузовик ГАЗ-3307 с бензиновым мотором V-8

стекла. Кроме того, машины получили современную двухконтурную тормозную систему с гидроприводом и двумя пневматическими усилителями для каждого контура. Для грузовика были заново разработаны задний мост с опционной блокировкой дифференциала, коробка передач, подвеска колес, передняя ось, рама, карданная передача и т.д. На новое семейство грузовиков делали серьезную ставку: для предприятия оно должно было стать в какой-то степени прорывным, поднимая производство на новый технологический уровень. Ведь завод не только самостоятельно осваивал выпуск дизельных двигателей, которые до этого никогда здесь не строились, но и значительно увеличивал объем производства грузовиков. Под это дело на головном заводе была затеяна серьезная реконструк-



с карбюраторной V-образной «восьмеркой» ЗМЗ-53-11 и новой кабиной от дизельного ГАЗ-4301. Чисто внешне такой автомобиль

Как это часто бывает, задуманный как «переходная» версия ГАЗ-3307 в итоге пережил на конвейере базовую дизельную модель

На новое семейство грузовиков делали серьезную ставку — для ГАЗа оно должно было стать прорывным

ция, которая затрагивала практически все подразделения. Общий объем капиталовложений в ценах тех лет составлял более двух миллиардов рублей, при том что стоимость основных фондов завода приближалась к полутора миллиардам. По сути, к уже действующему заводу пристраивался точно такой же по объему.

Специально под производство дизельных двигателей возводился новый корпус, но именно с этим корпусом с самого начала возникли проблемы. Мало того, что сроки строительства постоянно срывались, так еще и поставщики оборудования нарушали все договорные обязательства. Поэтому в процессе строительства пришлось пересматривать планы и снижать предполагаемую производственную мощность корпуса с первоначальных 150 тыс. дизелей до 75 тыс. в год. Но даже эта радикальная мера не позволила запустить производство новых машин вовремя. А так как на многих участках к этому моменту реконструкцию уже практически завершили, получилось, что выпуск новой машины сдерживался из-за отсутствия дизельного двигателя. Выходом из создавшегося положения виделся автомобиль ГАЗ-3307, в котором старое шасси ГАЗ-53-12 сочеталось

производил приятное впечатление и, безусловно, воспринимался как совершенно новая модель, а в техническом плане он как минимум не уступал массовому грузовику ГАЗ-53-12. Такой «симбиоз» посчитали вполне оправданным и ГАЗ-3307 поставили на конвейер уже в 1988 году, постепенно наращивая объемы производства, а выпуск ГАЗ-53-12 сокращался. Окончательный переход на модель ГАЗ-3307 с бензиновым силовым агрегатом завершился в 1993 году.

и, претерпев ряд модернизаций, продержался в производстве до 2010 года (с небольшим перерывом в 1996–1997 годах).

Дизельные варианты

Вместе со среднетоннажником ГАЗ-3307 в переходном семействе были запланированы еще две машины — ГАЗ-3306 и ГАЗ-3309, которые отличались друг от друга грузоподъемностью и применением четырехцилиндровых дизельных



Бортовой грузовик ГАЗ-33061 с рядным шестицилиндровым мотором



Опытный образец ГАЗ-3306 с «воздушным» дизелем меньшей мощности

двигателей с воздушным охлаждением (напомним, что на ГАЗ-4301 стояли шестичилиндровые дизели). При этом ГАЗ-3306 грузоподъемностью 3 т имел двигатель ГАЗ-544.10 (мощность 85 л.с.) — он должен был заменить на конвейере автомобили семейства ГАЗ-52, а ГАЗ-3309 грузоподъемностью 4 т имел двигатель ГАЗ-544.10 с турбонаддувом (мощность 116 л.с.) и формально приходил на смену ГАЗ-53-12, а фактически — «временному» ГАЗ-3307. Кстати, с ГАЗ-3306 произошла примерно та же история, что и с ГАЗ-3307: пока ожидали выпуска дизельных моторов, в 1992–1994 годах с использованием старо-

го шасси ГАЗ-52-01 выпускали довольно странную «переходную» версию ГАЗ-33061 с «древней» карбюраторной «шестеркой» и новейшей кабиной ГАЗ-4301. В ожидании ввода в эксплуатацию корпуса дизельных двигателей на Горьковском автомобильном заводе в 1992 году (в основном в расчете на экспорт) начали выпуск дизельных грузовиков на базе ГАЗ-3307 с японским 136-сильным двигателем *Hino*. Но с запуском в 1993 году (вместо запланированного 1989 года) моторного корпуса этот проект был закрыт. Долгожданный выпуск собственных дизельных моторов позволил довольно быстро

организовать производство грузовиков моделей ГАЗ-4301, ГАЗ-3306 и ГАЗ-3309. Но вскоре выяснилось, что в рыночных условиях, когда техника не распределяется по разрядам сверху, а свободно приобретается у дилеров, машины с дизелями воздушного охлаждения не пользуются спросом. Особенно неудачным в этом отношении оказался ГАЗ-4301, который меньше всех был унифицирован с грузовиками ГАЗ прежних лет выпуска. Он создавался для постоянной работы с прицепом, но возить в начале 90-х годов просто стало нечего, объем грузоперевозок резко сокращался по всей стране — какие уж тут автопоезда. А как грузовик-одиночка ГАЗ-4301 был далеко не оптимален, поскольку обладал избыточным по массе и мощности мотором, повышенным расходом топлива, да и собственная масса грузовика оказалась завышенной. Одним словом, по всем экономическим статьям ГАЗ-4301 проигрывал в качестве «одиночки» облегченной версии — ГАЗ-3309. В результате ГАЗ-4301 (и все его модификации) пришлось снять с производства уже в 1996 году, изготовив за это время всего 28 158 штук. Примерно та же участь постигла и ГАЗ-3306: автомобиль грузоподъемностью 3 т на фоне точно такого же грузовика ГАЗ-3309, но грузоподъемностью 4 т,



Опытный образец грузовика ГАЗ-3309



выглядел несколько ущербным, а стоил столько же. В результате в производстве эта модель тоже продержалась недолго. Получается, что из всей «когорты» дизельных грузовиков наиболее удачным вышел ГАЗ-3309, производство которого стартовало в 1994 году. Он имел вполне приемлемые технические и эксплуатационные характеристики, приличную унификацию с другими моделями завода, особенно с массово выпускаемым бензиновым аналогом — ГАЗ-3307. Внешне это вообще были два одинаковых грузовика-«близнеца». Отличить их можно было лишь по трубе воздухозаборника у ГАЗ-3309, которая проходила с левой стороны по краю капота и оконной стойке кабины.

Новая кабина была «главным завоеванием» обновленных моделей. От кабины ГАЗ-53-12 она отличалась большим внутренним объемом, удобством и комфортом, безопасностью и обзорностью с места водителя.

С точки зрения эстетики немаловажное значение имело то, что в отделке кабины стал применяться пластик и мягкие шумопоглощающие материалы, например в качестве обивки дверей — кабина ГАЗ-53-12 была цельнометаллической снаружи и внутри. Удобству управления способствовал и новый двухспицевый руль, расположенный с меньшим наклоном, чем у предшественников. И, конечно, водители сразу оценили новое подрессоренное сиденье водителя с регулируемой спинкой.



Опытный образец грузовика ГАЗ-3309 (вид спереди)

В отличие от ГАЗ-3307, на дизельный ГАЗ-3309 также ставилась пятискоростная механическая коробка передач (у ГАЗ-3307 коробка четырехступенчатая с другими передаточными числами) и главная передача с иным передаточным числом. Первые серийные грузовики ГАЗ-3309 комплектовались металлическими бортовыми платформами (они пошли в серию с 1993 года), в то время как на опытных грузовиках ГАЗ-3309 стояла деревянная бортовая платформа по типу ГАЗ-53-12.

Обратная рокировка

Признавая эффективность дизельного мотора на среднетоннажном грузовике, потребители при покупке все же отдавали предпочтение бензиновому ГАЗ-3307 просто потому, что эта машина стоила намного дешевле дизельного грузовика. В результате к 1996 году весь огромный новый корпус дизельных двигателей фактически производил лишь небольшое количество моторов ГАЗ-5441-10 для комплектации ГАЗ-3309. Такое производство трудно было назвать



Отличительной особенностью ранних ГАЗ-3309 служит труба воздухозаборника на левой стороне кабины



ГАЗ-3309



АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ





рентабельным, и руководство завода решилось на отчаянный шаг: чтобы лишить потребителей выбора между бензиновым и дизельным грузовиками, в 1996 году ГАЗ-3307 с бензиновым мотором в приказном порядке сняли с производства. Кроме самого автозавода, сборкой грузовиков ГАЗ-3309 из поставляемых с ГАЗа маши-

нокомплектов в 1996–1998 годах занимался Арзамасский коммерческо-технический лицей №69 Центра непрерывного профессионального образования. На базе этого учебного центра велась подготовка рабочих кадров для Горьковского автомобильного завода. Сборка новых машин (до 30 автомобилей ежемесячно) осуществлялась

в процессе производственной практики. Ранее лицей в тех же целях производил капитальный ремонт грузовых автомобилей ГАЗ, а потом занимался сборкой ГАЗ-3307 и имел все необходимые для этого производственные площади и оборудование. В 90-е годы на ГАЗ-3309 в небольших количествах устанавливался рядный дизельный двигатель ГАЗ-562.10 (рабочий объем 3,2 л, мощность 150 л.с.), выпускаемый в Нижнем Новгороде по лицензии австрийской фирмы Steyr. Основным недостатком этого мотора заключался в моноблочности конструкции (без съемной головки блока), что значительно усложняло его ремонт. И хотя ресурс этого мотора был выше других отечественных дизелей, потребители старались лишний раз не связываться с незнакомой конструкцией, особенно в глубинке. Устранение из производственной программы среднетоннажных грузовых автомобилей с бензиновыми двигателями не помогло повысить спрос на дизельные. В результате объемы выпуска среднетоннажных грузовиков на Горьковском автозаводе стали катастрофически снижаться и вскоре уже стремились к нулю. Поэтому в 1998 году пришлось сделать обратную рокировку — производство бензиновых грузовиков ГАЗ-3307 восстановить, а с ГАЗ-3309, оснащенными дизелями воздушного охлаждения, распрощаться навсегда. Так довольно бесславно закончилась газовская эпопея с дизельными «воздушниками», ко-



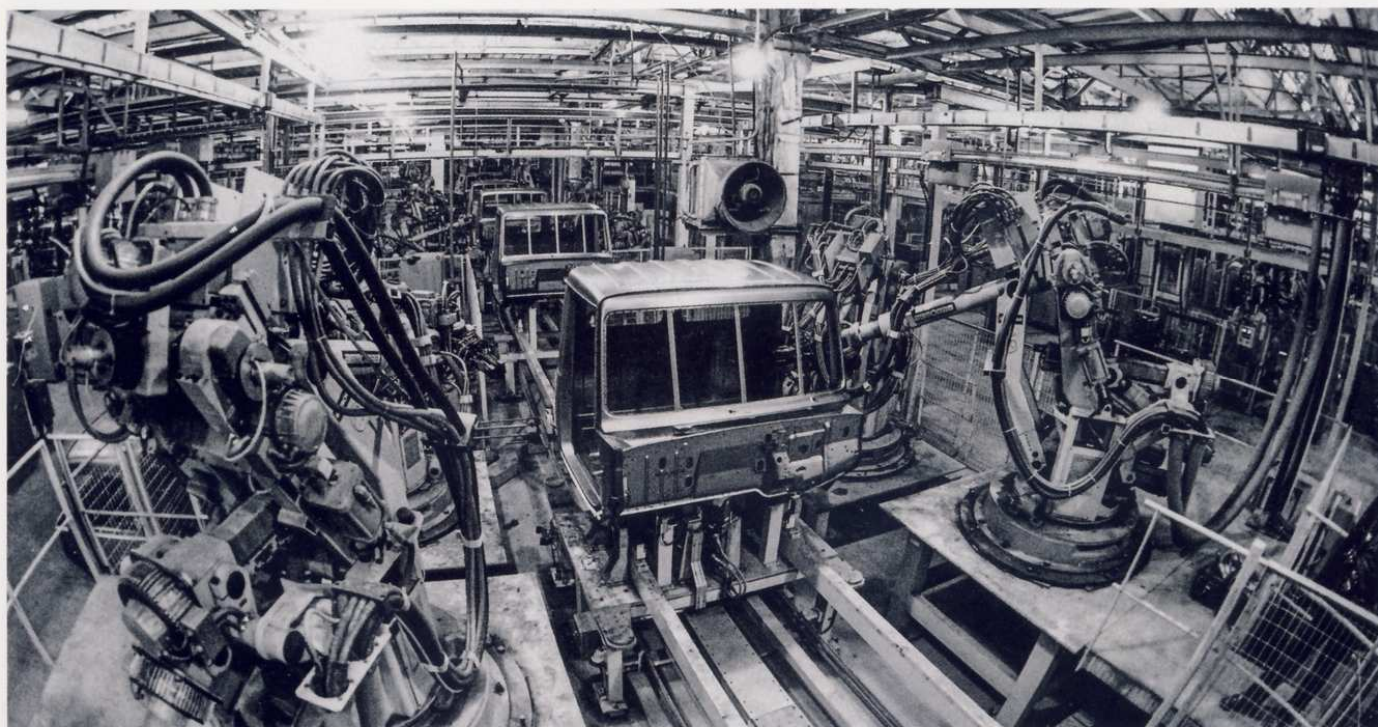
Интерьер кабины дизельного грузовика



торая, включая период разработки, доводки, испытаний и строительства нового корпуса, растянулась на долгие двадцать с лишним лет. Но выпускать среднетоннажные грузовики только с прожорливыми V-образными восьмицилиндровыми бензиновыми моторами завод не мог себе позволить. Во-первых, машины с бензиновыми моторами вообще не пользовались спросом за рубежом, а ГАЗ, хотя и в малых количествах, но продолжал экспортировать свою продукцию. Во-вторых, спрос на дизельные машины существовал и внутри страны, требовалось лишь подобрать для этого более подходящий дизель. Вдохновившись примером Московского автозавода АМО ЗИЛ, который начал выпуск



Краш-тест новой кабины на автополигоне НИЦИАМТ в Дмитрове



Роботизированный сварочный комплекс для новой кабины на Горьковском автомобильном заводе

среднетоннажных грузовиков ЗИЛ-5301 «Бычок», горьковские автомобилестроители обратили внимание на минский турбодизель ММЗ Д-245.7. Этот мотор (рабочий объем 4,75 л, мощность 117,2 л.с./86,2 кВт при 2400 об/мин) когда-то спроектировали для трактора «Беларусь», а потом конвертировали в автомобильный. «Бычки» с этим мотором быстро стали набирать популярность в России (немаловажную роль здесь играла низкая стоимость машины и двигателя), но, в отличие от продукции Горьковского автомобильного завода, «Бычки» были рассчитаны на городскую эксплуатацию, в то время как «газоны» изначально создавались в основном для села.



Дизельный грузовой автомобиль ГАЗ-3309 на выставке в Москве



Обновленный дизельный грузовик ГАЗ-3309 с минским дизелем лишился боковой трубы воздухозаборника

А если вспомнить, что на селе эксплуатируется и основное количество выпущенных тракторов «Беларусь», можно предположить, что «газоны» с этими моторами могли бы стать вполне конкурентоспособными в сельском хозяйстве. Перед ГАЗом открывалась перспективная рыночная ниша. В результате в 1999 году модель ГАЗ-3309 была реанимирована, но уже с минским ди-

зелем. Дизельные грузовики этой генерации лишились своего главного внешнего отличия — трубы воздухозаборника сбоку от капота, поэтому отличить ГАЗ-3309 от ГАЗ-3307 со стороны стало невозможно, если только по звуку работающего двигателя. Грузовик с дизельным мотором ММЗ Д-245.7 имел довольно низкий расход топлива (по сравнению с бензиновым аналогом

ГАЗ-3307) и приемлемые эксплуатационные характеристики. Этот грузовик сразу стал очень популярным за высокую ремонтопригодность — его можно было отремонтировать практически в поле при наличии минимального набора инструментов и запасных частей. А найти нужную запасную часть для него в российской глубинке не составляло особого труда



Модификация ГАЗ-33091 с удлиненной колесной базой

благодаря широкой унификации с другими горьковскими среднетоннажными грузовиками и трактором «Беларусь». Главной проблемой ГАЗ-3309, особенно в начальный период выпуска (в 90-е годы), считалось плохое лакокрасочное покрытие кабины (особенно в области крыльев) и кузова. Это приводило к быстрой коррозии и последующему ремонту или замене деталей. С 2006 года ГАЗ-3309 начали оснащать моторами, соответствующими экологиче-

скому классу *Euro-2*, а в 2008 году грузовик обзавелся обновленной силовой установкой, отвечающей требованиям *Euro-3*. В 2013 году семейство ГАЗ-3309 получило в качестве базового мотора турбодизель Д-245.7 Е-4 (ММЗ) большей мощности (125 л.с.). Также стали предлагаться версии ГАЗ-33096 с дизелем *Cummins ISF 3.8L* (четырехтактный дизельный агрегат рабочим объемом 3,76 л, мощностью 152,3 л.с. с турбонаддувом и промежуточным охлаждени-

ем воздуха), который соответствовал более строгим экологическим нормам *Euro-4*. Зимой 2013 года была представлена версия ГАЗ-33098 с передовым дизельным четырехтактным рядным мотором ЯМЗ-53442.10 (рабочий объем 4,43 л, номинальная мощность 134,5 л.с., *Euro-4*) с непосредственным впрыском, турбонаддувом и охладителем наддувочного воздуха. Выпуск грузовиков ГАЗ-3309 продолжается и поныне.

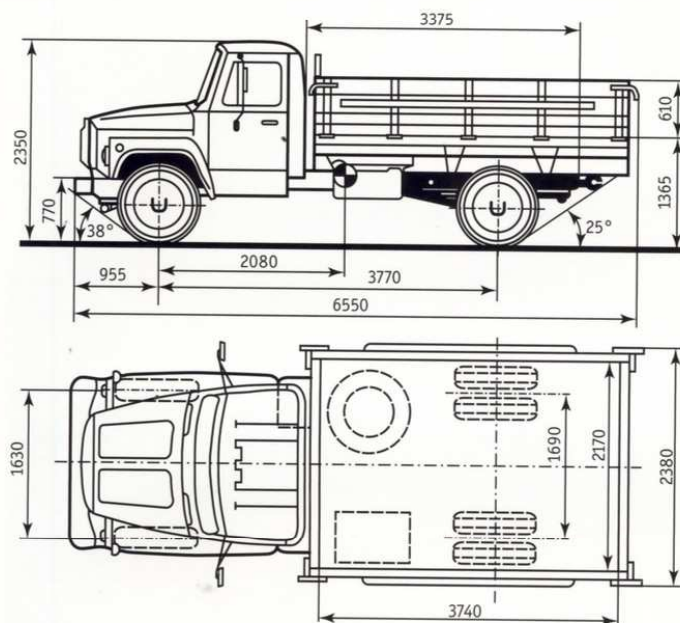


Схема автомобиля ГАЗ-3309

Технические характеристики ГАЗ-3309

Число мест	2
Грузоподъемность	4650 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	17 л
Электрооборудование	24 V
Генератор	51.3701
Аккумулятор	6-СТ-110А
Стартер	3002.3708
Размер шин	8,25R20
Масса, кг	
снаряженная	3450
полная, в том числе:	8100
на переднюю ось	2060
на заднюю ось	6040
допустимая полная масса с прицепом	11 600
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 трехребровым 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 к задним тормозным механизмам

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач

ГАЗ-3306, механическая, с синхронизаторами на II–V передачах

Передаточные числа

I — 6,286; II — 3,391; III — 2,133; IV — 1,351; V — 1,00; задний ход — 5,429

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 5,5

Двигатель

ГАЗ-5441.10, рядный, дизельный, четырехтактный, четырехцилиндровый, с газотурбинным наддувом, с охлаждением наддувочного воздуха и воздушным охлаждением

Диаметр цилиндра, мм	105,0
Ход поршня, мм	102,0
Рабочий объем, л	4,150
Степень сжатия	16

Максимальная мощность

116 л.с. при 2600 об/мин

Максимальный крутящий момент

39 кгс.м при 1600–1800 об/мин

ГАЗ-3309 считается одним из наиболее удачных продуктов Горьковского автозавода. Модель имеет практически оптимальное соотношение цены и качества и потому пользуется спросом. ГАЗ-3309 больше подходит для эксплуатации в городской черте и транспортировки грузов по дорогам с твердым покрытием.

Семейство ГАЗ-3309 включало в себя множество вариантов исполнения и модификаций. Автомобиль мог выпускаться как в виде шасси, так и с бортовой платформой (в том числе оборудованной тентом и скамейками вдоль бортов — комплектация ГАЗ-3309-020). Гамма выпускаемых автомобилей ГАЗ-3309 включала также специальные шасси под самосвал (ГАЗ-3309-1030) и под автобус (ГАЗ-3309-1040 — шасси без кабины, только с ветровой рамкой, капотом

и оперением). Для экспорта в страны с умеренным климатом грузовики (или шасси) выпускались в варианте исполнения ГАЗ-330906, а для экспорта в страны с тропическим климатом — ГАЗ-330907.

Кроме того, были разработаны следующие модификации:

- ГАЗ 33091 — бортовой грузовик с увеличенной колесной базой (4400 мм)
- ГАЗ 33092 — бортовой грузовик или шасси с двухрядной кабиной (на семь человек)

- ГАЗ-33093 — бортовой автомобиль с тентом, задним бортом с дверкой и лестницей
- ГАЗ 33094 — фургон на шасси автомобиля ГАЗ-3309
- ГАЗ 33096 — бортовой автомобиль или шасси с мотором *Cummins ISF 3.8L*
- ГАЗ-33097 — бортовой грузовик или шасси повышенной проходимости с колесной формулой 4x4
- ГАЗ 33098 — бортовой грузовик или шасси с турбодизелем ЯМЗ-5344.



ГАЗ-330903

На международном автосалоне в Москве в 1998 году завод показал фургон ГАЗ-330903. Он представлял собой попытку оптимизировать грузовик ГАЗ-3309 к развозной работе в городе и был создан явно в пику московскому ЗИЛ-5301 «Бычок». На машину вместо 20-дюймовых колес

установили 17,5-дюймовые, что заметно снизило погрузочную высоту, а в качестве силового агрегата — дизель ГАЗ-560 (с турбонаддувом, 3,2 л, 150 л.с./110 кВт при 3200 об/мин), созданный по лицензии *Steyr*. Несмотря на улучшенные технические характеристики и низкую погрузочную высоту, городская машина с полноценной капот-

ной кабиной выглядела довольно странно (у «Бычка» кабина полукапотная), поэтому развивать это направление не стали, а для городского среднетоннажного грузового автомобиля создали новое шасси ГАЗ-3310 «Валдай», на которое установили более доступный минский дизель ММЗ-Д245 и полукапотную кабину от автомобиля «Газель».



ГАЗ-33097

Первый прототип нового полноприводного грузовика (4x4) капотной компоновки на замену устаревшему ГАЗ-66 на заводе создали в 1995 году. Машина представляла собой сочетание дизельного капотного шасси ГАЗ-3309 с двигателем ГАЗ-5441.10 (116 л.с.) и полноприводной трансмиссии от бескапотного ГАЗ-66-40. Поскольку эта машина рассматривалась как полноприводная модификация грузовика ГАЗ-3309, она получила обозначение ГАЗ-3309П.

Первую промышленную партию полноприводных грузовиков изготовили в декабре 1997 года под наименованием ГАЗ-33097. Но уже в 1998 году эти машины образовали собственное семейство — ГАЗ-3308 «Садко». В дополнение к дизелю с воздушным охлаждением на них могли устанавливать бензиновые V-образные 8-цилиндровые моторы ЗМЗ-513.10 или ЗМЗ-5231.10, рядные четырехцилиндровые минские турбодизели ММЗ-Д-245.7 или рядные шестицилиндровые турбодизели ГАЗ-562.

ГАЗ-3309 «Добрыня»

Стремясь придать популярному грузовику ГАЗ-3309 новые потребительские качества, а заодно запоминающийся внешний вид, нижегородский автомобильный завод

«Чайка-Сервис» представил в 2006 году автомобиль «Добрыня». На удлинённом до 7,9 м собственными силами шасси компания «Чайка-Сервис» установила не только кузов-фургон, но и спальный отсек, пристыкованный сзади к стандартной кабине и оснащенный обогревателями. Вместо металлического оперения (капот и крылья) «Добрыня» обзавелся стеклопластиковым капотом интегрального типа (объединенный с передними кры-

льями в единое целое), откидывающимся вперед и значительно облегчающим доступ к агрегатам и системам двигателя для ремонта и обслуживания.

По вполне объективным причинам такая версия ГАЗ-3309 стоила несколько дороже стандартной машины, тем не менее, покупатели нашлись — в общей сложности за несколько лет было изготовлено несколько десятков «Добрынь», которые до сих пор можно встретить на наших дорогах.



ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

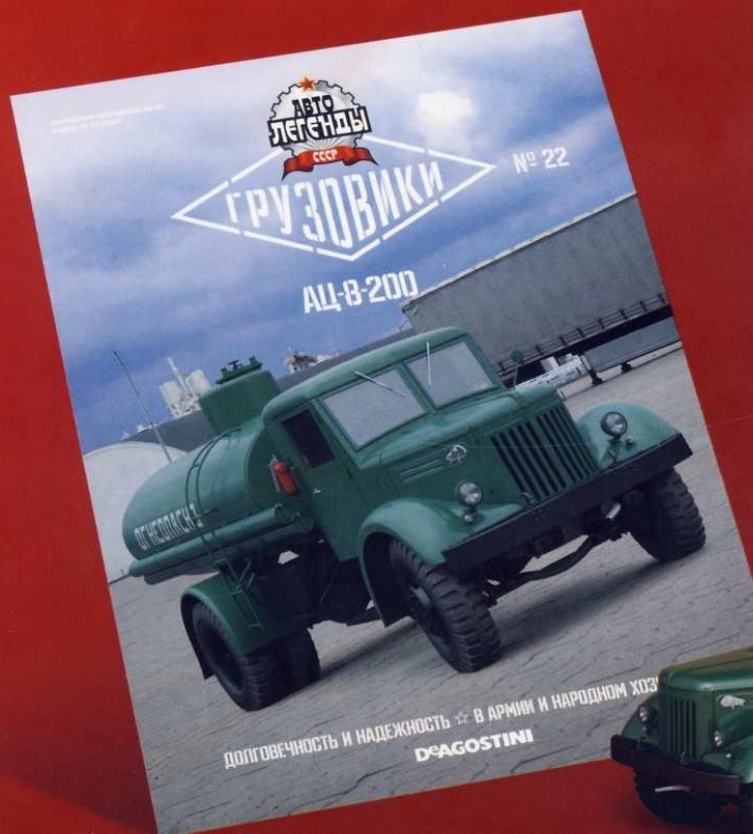
В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

АЦ-8-200

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



16+

DeAGOSTINI

