

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

В 1943 году коллективу ГАЗа пришлось пережить сильные потрясения. После разгрома фашистских войск под Сталинградом наметился коренной перелом в ходе войны, но враг еще был силен. Гитлеровское командование готовилось к мощному удару на Курской дуге, решив взять реванш за Сталинград. В его планах было уничтожение и Горьковского автозавода, поставлявшего фронту военную технику. Бомбежки, продолжавшиеся с 4 по 22 июня 1943 года, нанесли заводу значительный урон. Несмотря на временную остановку предприятия, связанную с восстановлением цехов, в том же году конструкторы Горьковского автомобильного завода возобновили прерванную началом войны работу по созданию нового семейства легковых и грузовых автомобилей.

Внедорожник ГАЗ-67Б планировалось заменить более просторным универсальным вездеходом, который мог бы найти широкое применение в армии и в народном хозяйстве. Военные настаивали на армейском автомобиле-тягаче, способном буксировать батальонные артсистемы массой до 800 кг. Эту машину предполагалось использовать также для перевозки боеприпасов, крупнокалиберных пулеметов, минометов и их боевых расчетов. Оставалась потребность и в небольшом командирском вездеходе. Взвесив все требования, конструкторы пришли к выводу, что на одной и той же базе нужно разрабатывать пятидверный пятиместный и двухдверный восьмиместный варианты, причем последний должен иметь продольные убираемые лавки-сиденья и откидной задний борт.

Ведущим конструктором нового внедорожника, которому было присвоено обозначение ГАЗ-69, был назначен Г.М.Вассерман, принимавший активное участие в создании автомобиля ГАЗ-67 и броневладельцев на его базе. В 1944 году начались компоновочные работы, а в октябре 1947 года первый опытный образец был отправлен на испытания. ГАЗ-69 ничем не напоминал ГАЗ-67Б. Смещенный вперед силовой агрегат позволил увеличить полезную площадь салона и обеспечивал равные нагрузки на оси в нагруженном состоянии. Грузоподъемность двухдверной модификации - ГАЗ-69 - при двух сидящих в машине составляла 500 кг, а пятидверный вариант - ГАЗ-69А - перевозил пять человек и 50 кг груза в багажнике. Оба автомобиля могли буксировать одноосный прицеп полной массой до 850 кг. Специально для ГАЗ-69 на заводе был сконструирован одноосный прицеп ГАЗ-704 грузоподъемностью 500 кг при массе 340 кг.

Кузова автомобилей закрывались разборным тентом, причем и тент и каркас убирались в кузов. Эффективный отопитель позволял поддерживать внутри кузова (при поднятом тенте) температуру до 15 °С выше нуля при температуре окружающего воздуха до минус 25 градусов. Откидное ветровое стекло было снабжено приспособлением для обдува теплым воздухом.

С целью ускорения постановки автомобиля на производство и снижения его себестоимости более 60 % деталей использовались от других моделей завода: ГАЗ-М20, ГАЗ-51 и ГАЗ-12. Конструкция кузова автомобиля ГАЗ-69 предусматривала кронштейны для крепления лопаты, топора, носилок, а в заднем борту была полость для хранения съемных верхних боковин дверей. Передние и задние двери ГАЗ-69А были одинаковыми.

Двигатель внедорожников представлял собой нижнеклапанный четырехцилиндровый мотор автомобиля ГАЗ-М20 «Победа» мощностью 55 л.с. при 3600 об/мин, дополненный масляным радиатором автомобиля ГАЗ-51 и пусковым подогревателем. Радиатор системы смазки, установленный перед радиатором системы охлаждения, предохранял масло от разжижения, что сокращало износ деталей двигателя. Сцепление и коробка передач ГАЗ-69 были унифицированы с аналогичными узлами ГАЗ-М20, отличаясь усиленными нажимными пружинами и иными передаточными числами в коробке. Раздаточная коробка, расположенная отдельно от силового агрегата, благодаря двухступенчатому демультипликатору и отсутствию прямой передачи компенсировала ограниченные тяговые возможности мотора ГАЗ-М20 в области низких оборотов. Она имела значительный силовой диапазон (передаточное число понижающей передачи - 2,78) и отличалась прогрессивностью конструкции.

Управление раздаточной коробкой осуществлялось двумя рычагами: левый подключал передний

мост, правый - низшую передачу, но только после включения переднего моста. Детали карданной передачи и задний мост в значительной степени были унифицированы с соответствующими агрегатами автомобиля ГАЗ-М20, а дифференциалы переднего и заднего мостов - с дифференциалом автомобиля ГАЗ-12. Оригинальными были передний мост, за исключением главной передачи и дифференциала, колеса и рама с лонжеронами замкнутого профиля.



Подвеска состояла из четырех рессор, концы которых имели резиновые сайлент-блоки. Амортизаторы плунжерного типа использовались от автомобиля ГАЗ-М20. Также одинаковыми с «Победой» были тормозная система (кроме ручного трансмиссионного тормоза) и рулевое управление, за исключением рулевого колеса, которое было взято у ГАЗ-51.

Испытания двенадцати опытных образцов, после постройки которых ГАЗ-69 и ГАЗ-69А запустили в производство, проходили в экстремальных условиях. Пробег 1948 года протяженностью 12,5 тысяч километров показал, что машины удались. Легкие в управлении, они уверенно двигались по бездорожью, преодолевая пашню, снежные поля, размытый грунт, броды и т.д. Угол подъема ГАЗ-69 по сухому дерну достигал 34 градусов (с прицепом - 23), спуск без «юз» осуществлялся под углом в 30 градусов. Уверенно преодолевалось тяжелое бездорожье со слоем грязи до 0,25 м (с цепями на колесах - до 0,3 м) и броды глубиной 0,8 м. Испытания 1949 года, где образцы ГАЗ-69 шли в составе колонны из машин ГАЗ-63, ЗИС-151 и ГАЗ-67Б, по труднопроходимой местности в зимний и весенний периоды выявили полное соответствие конструкции предъявляемым требованиям. ГАЗ-69 преодолевал свежий снег глубиной до 0,4 м, уплотненный, весенний - до 0,3 м, рвы глубиной до 0,55 м и шириной 0,4 м. Сравнительные замеры с моделью ГАЗ-67Б выявили, что минимальный расход топлива нового автомобиля на шоссе сократился с 13,9 до 10,9 л/100 км, несмотря на возросшую массу машины. Максимальная скорость составляла 90 км/ч. ГАЗ-69, располагая двумя бензобаками общей емкостью 75 л, обладал запасом хода после заправки 530 км. На ГАЗ-69А устанавливали один 60-литровый бензобак.

ГАЗ-69А, который вначале хотели назвать «Труженик», начал выпускаться в 1952 году, через год было освоено производство ГАЗ-69. В 1956 году сборка обеих моделей была перенесена на Ульяновский автозавод, выпускавший в послевоенное время устаревшие грузовики ГАЗ-ММ.

С небольшой модернизацией внедорожники сходили с конвейера до 1972 года, т.е. в общей сложности 20 лет. В 1962 году техническая документация на автомобили была передана автомобильному заводу в г. Дыкчхоне (Северная Корея), который также выпускал их довольно долго. Близкий по конструкции автомобиль освоили румынские машиностроители на заводе в г. Кымпулунге, присвоив ему марку М-461.

Высокая потребность в развозных фургонах послужила поводом для освоения модификации ГАЗ-19

с приводом только на заднюю ось, цельнометаллическим кузовом с двумя передними дверьми и распашной задней. ГАЗ-19 получили большое распространение на перевозках почты, применялись для доставки мелких партий товаров в сельских районах. Вскоре их роль перешла к новому семейству автомобилей вагонной компоновки УАЗ-450, производство которых началось в 1958 году.

За несколько месяцев 1954 года группа конструкторов под руководством Г.М.Вассермана разработала более комфортабельный полноприводный автомобиль М-72, который выпускался в течение двух лет - с 1955 по 1957 год. По конструкции он представлял собой сочетание механической части внедорожника ГАЗ-69 с кузовом автомобиля «Победа» ГАЗ-М20В. Двигатель, силовая передача и ходовая часть, кроме заднего моста, у него были такими же, как и на ГАЗ-69А, рычаг переключения передач располагался на рулевой колонке. Важно отметить, что М-72 в отличие от ГАЗ-69А имел несущий кузов «Победы» (без рамы), усиленный накладными деталями. М-72 оказался очень надежной и простой в эксплуатации машиной. Два московских журналиста, совершив на нем в 1956 году пробег по маршруту Москва - Владивосток, продемонстрировали всей стране его высокие эксплуатационные качества. Любопытно, что на М-72, впервые в нашей стране, появился действующий от педали омыватель ветрового стекла. Автомобиль уверенно преодолевал 30-градусный подъем, а на 100 км он расходовал около 14л бензина.



Агрегаты автомобиля ГАЗ-69 были использованы в еще одном интересном автомобиле - амфибии МАВ (Малый Плавающий Автомобиль), разработанном и выпускаемом на ГАЗе. Амфибия имела рамную конструкцию и развивала на плаву скорость до 8 км/ч, преодолевая водные преграды при помощи трехлопастного гребного винта, приводимого в действие валом от раздаточной коробки. Изменение направления движения обеспечивал водяной руль с тросовым приводом от катушки, посаженной на вал рулевого колеса.

Конструкции полноприводных автомобилей, созданных на ГАЗе в 1940-1954 годах, отличались простотой и неприхотливостью в эксплуатации, высокой ремонтпригодностью и долговечностью. Тысячи «козликов» - так называли в народе ГАЗ-69 - до сих пор несут службу в разных уголках России и странах СНГ. ГАЗ-69 находился на вооружении армий десятков иностранных государств, порой побеждая в трудных конкурсах главных конкурентов - английские внедорожники Land Rover и американские Willys CJ5. Отдавая дань уважения его создателям, мы видим продолжение традиций заводской конструкторской школы в последующих поколениях машин с маркой ГАЗ.