

НЕГРОМКИЙ ЮБИЛЕЙ

55 лет назад, в разгар Великой Отечественной, с конвейера ГАЗа сошел первый "Иван-Виллис" – ГАЗ-67, а известнейший вездеход ГАЗ-69 ныне отмечает 45-летие.

Распространено заблуждение, что машины этого класса берут начало от легендарного "Виллиса". Вызванная к жизни потребностями войны, американская конструкция действительно явилась вершиной инженерного и технологического искусства, однако на звание первенца не претендует. В конце 30-х годов стала очевидна необходимость в легковом армейском автомобиле с приводом на все колеса. Они появились во Франции, Германии, Англии, США и Японии почти одновременно.



Старый конь борозды не испортит. Сравнительные испытания ГАЗ-67 (слева) и ГАЗ-69.

В СССР в 1938 году были построены первые образцы ГАЗ-61. На полноприводное шасси устанавливали разные кузова, в частности, комфортабельной "Эмки". Но финская кампания 1939–1940 годов, проходившая в условиях зимнего бездорожья, показала: нужен максимально простой и надежный легковой автомобиль для среднего состава, разведки, связи и буксировки легких пушек. (Уже были опубликованы снимки с испытаний американского "Бантама"). В январе 1941-го задание на проектирование короткобазного полноприводного легкого тягача грузоподъемностью 400 кг с открытым четырехместным кузовом одновременно получили ГАЗ и НАТИ.

Горьковчане постарались максимально унифицировать машину: силовой агрегат применили от серийной полуторки, знакомой в эксплуатации и ремонте, да и специальные узлы от ГАЗ-61 – ведущие мосты, раздатка, карданы, подвеска – были уже освоены в производстве. Правда, в соответствии с заданием пришлось сузить колею до размеров "бантамовской". Передний мост подвесили на четырех четвертьэллиптических рессорах – становились ненужными передние опоры полуэллиптических рессор, соответственно укоротилась рама и возрос (до 75°) угол въезда – важный параметр проходимости. Команда конструкторов под руководством Виталия Грачева приступила к работе 3 февраля 1941 года, а через 51 день (!) после начала проектирования, 25 марта состоялся первый выезд "пигмея", получившего индекс ГАЗ-64.



ГАЗ-67 (вариант 1943 г.).

Вскоре оба конкурсанта – образцы НАТИ и ГАЗа – были представлены в Кремле: смотрины как бы дали старт испытаниям. Начавшаяся война внесла свои коррективы, козырь технологичности заметно поднял шансы ГАЗа, который и победил в соревновании: уже в августе 1941 года, пока еще по обходной технологии, началось производство ГАЗ-64.

Почему же в юбилей ГАЗ-67 мы так подробно говорим о ГАЗ-64? "Шестьдесят четвертых" за год сделали всего 686 штук, затем машину подвергли серьезной модернизации – она увенчалась появлением модели ГАЗ-67. Так, было решено вернуться к единой для обеих осей "родной" колее ("бантамовская" делала машину неустойчивой). Выступавшие за пределы кузова колеса потребовали крыльев, те – подножек. Под сиденьем водителя разместили дополнительный бензобак. Изменилась подвеска, мощнее стал двигатель. 23 сентября 1943-го начался серийный выпуск ГАЗ-67, который продолжался до осени 1953 года. "Шестьдесят седьмых" сделали 92 843 штуки – это действительно массовый автомобиль-труженик, закаленный в войне.

Столкнувшись с ленд-лизскими "виллисами", "бантамами" и "фордами" как в реальных боевых условиях, так и на полигоне в Кубинке, ГАЗ-67 смог получить вполне объективную оценку. В ходе испытаний по тяжелым дорогам ГАЗ почти везде показывал лучшие, чем у американцев, результаты, но... Если "Виллис" знаменит своей законченностью (как говорится, ни убавить, ни прибавить), то ГАЗ-67 базировался большей частью на устаревших агрегатах, в конструкции кое-где применяли некачественные материалы. Отметила комиссия и низкую культуру изготовления. Все это не могло не сказаться на износостойкости деталей и узлов. Газик довольствовался низкосортными топливами и маслами, но "компенсировал" всеядность прожорливостью. Испытатели жаловались на неудовлетворительную работу тормозов, ремонтники – на плохую доступность узлов и агрегатов. А уж такие "мелочи", как неудобная посадка пассажиров и тяжелое управление, преследовали наших автомобилистов до самых недавних времен.



С пушкой-«сорокопяткой» на фронте.

За годы войны было выпущено 4851 ГАЗ-67. Точное число "виллисов" установить не удалось, но ветераны утверждают, что на глаз американских машин на фронте было заметно больше. (По ленд-лизу в СССР поставлено 501 660 колесных и гусеничных транспортных средств. Вычтем танки – 12 480 – останется 489 180 автомобилей. Даже если джипы составили десятую часть, их получено из США вдесятеро больше, чем произведено в СССР за годы войны.)

В мирное время к солдатской форме ГАЗ-67 добавил рабочую одежду, став весьма распространенным в сельском хозяйстве. Расширился и "ареал обитания" – машины попали даже в Австралию! Весной 1950-го "козлик" поднялся к "Приюту одиннадцати" на склоне Эльбруса, а летом того же года был заброшен на дрейфующую полярную станцию (первое парашютное десантирование в военных целях осуществлено годом раньше).

Автомобиль активно модернизировали до появления в 1947 году первого образца ГАЗ-69. Разработали документацию и на дальнейшие улучшения, но решили не тратиться на морально состарившуюся машину, сосредоточив усилия на модели следующего поколения.

Известно, что еще в разгар войны Сталин собрал руководителей автозаводов и поинтересовался, чем они готовятся встретить мирное время. 19 июня 1945-го, когда Верховному показывали в Кремле "Победу" М-20 и грузовик ГАЗ-51, он задал горьковскому главному конструктору Андрею Липгарту вопрос и о новом вездеходе. К тому времени над ним работали на ГАЗе уже год – главному было что ответить. В 1946-м получили официальное задание. Характерно, что тема имела рабочее название "Труженик". Но для военных это был "легкий армейский автомобиль – тягач для буксировки батальонных артсистем весом до 800 кг, для перевозки боеприпасов и расчетов".



ГАЗ-67 (вариант 1945 г.).

«Шестьдесят девятый» стал поистине звездным часом конструктора Григория Вассермана, набравшего опыт в работе над ГАЗ-64 и ГАЗ-67. Ценной была и информация об автомобилях минувшей войны. При всем том ГАЗ-69 не стал развитием предыдущей модели, а проектировался "с нуля". Правда, чтобы максимально удешевить и ускорить освоение в производстве, машину по традиции постарались унифицировать с уже выпускаемыми. Результат говорит сам за себя: более 60% деталей джипа еще до его рождения делали для ГАЗ – М-20 ("Победы"), ГАЗ-12 (ЗИМа) и грузового ГАЗ-51. Джип не блистал техническими новинками – все узлы и элементы имели надежную конструкцию, неплохо зарекомендовавшую себя на других моделях.

К октябрю 1947-го первый образец ГАЗ-69 был готов. Универсальный двухдверный грузопассажирский кузов (модель 76) предусматривал шесть мест на продольных сиденьях в заднем отсеке. При их подъеме образовывалась просторная платформа для полутонны груза. В мае 1951-го появился четырехдверный пятиместный пассажирский кузов (модель 77), получивший позже индекс ГАЗ-69А.



ГАЗ-69 с прицепом ГАЗ-704. Такой автопоезд мог перевезти тонну груза.

В феврале–апреле 1949 года газовцы рискнули послать опытный ГАЗ-69 в качестве командорской машины сравнительного испытательного пробега. Шли по бездорожью средней полосы России, на юг по азимуту. Предстояло сравнить полноприводные грузовики ГАЗ-63 и ЗИС-151. Тяжелые трехосные московские "утюги" садились намертво, а вся горьковская команда продолжала движение – и сам ГАЗ-63, и ветеран ГАЗ-67Б, и экспериментальный ГАЗ-69. Сложившаяся к концу войны в Горьком "полноприводная" школа праздновала заслуженную победу.



«Шестьдесят девятый» – с полной армейской нагрузкой.

Главной проблемой новой машины стал двигатель: на первое место вышло требование экономичности. Более современный мотор "Победы" был долговечнее, потреблял меньше топлива и выдавал примерно ту же мощность, но значительно меньший крутящий момент. А сама машина стала больше и тяжелее, возросла грузоподъемность. В раздаточную коробку пришлось вводить двухступенчатый демультипликатор. В итоге расход топлива на тонно-километр у ГАЗ-69 составил 0,288 л против 0,4 у ГАЗ-67.

Пройдя в полном объеме жесткие испытания, машина была готова к производству в 1951 году. Однако выпуск ее все откладывался, несмотря даже на усилия основного заказчика – военных. В

истории ГАЗа началась черная полоса – вынуждены были уйти главный конструктор Липгарт и директор Веденяпин. Первые ГАЗ-69 сошли с конвейера только 1 сентября 1953 года. А 7 ноября уже участвовали в параде на Красной площади. Словно оправдывая название проекта – "Труженик", буквально первые же партии новых машин отправили на целину. Любопытный поворот: получив при рождении ряд агрегатов от "Победы", ГАЗ-69 вернул родительнице сторицей – в 1955–1957 гг. делали легковой М-72 – гибрид кузова "Победы" с ходовой частью ГАЗ-69. К сожалению, несущий кузов, хотя и весьма изобретательно усиленный, оказался слабоват для бездорожья – прабабушек сегодняшних "нив" выпустили всего 4677.



ГАЗ-69А с пятиместным «легковым» кузовом.

В конце 1954 года производство джипов стали передавать в Ульяновск – в декабре там собрали первый "уазик". До полной передачи в 1956 году машины собирали на обоих заводах.

ГАЗ-69/69А завоевал широкую популярность и экспортировался в 56 стран. В середине 60-х в Румынии, на машиностроительном заводе в Кымпулунге начали выпускать вездеход М-461 по лицензии ГАЗ-69. По аналогичной схеме в 1962 году заработал завод в Дыкчхоне (КНДР).

В Ульяновске "шестидесятдевятку" выпускали вплоть до декабря 1972 года, когда ее сменил УАЗ-469. Всего на двух заводах с сентября 1953-го по декабрь 1972-го было выпущено 634 285 ГАЗ-69 всех модификаций.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВЕЗДЕХОДОВ ГАЗ		
Параметр	ГАЗ-67	ГАЗ-69
Начало производства	сентябрь 1943	сентябрь 1953
Количество мест	4	8
Скорость, км/ч	90	90
База, мм	2100	2300
Колея спереди/сзади, мм	1449/1449	1437/1440
Дорожный просвет, мм	227	210
Снаряженная масса, кг	1376	1556
Масса прицепа, кг	800	800
Угол въезда/съезда, град.	64/40	46/34
Радиус поворота, м	5,8	6,1
Двигатель		
Число и расположение цилиндров	4Р	4Р
Рабочий объем, см ³	3280	2111
Мощность, л.с./об/мин	54/2800	55/3600
Крутящий момент, кгс·м	17-18	12-13

Сегодня, когда модельный ряд заводов определяется не решениями ЦК, а требованиями рынка, ГАЗу было бы странно не вспомнить о былых достижениях. Первое подтверждение тому – экспериментальный лихой "Атаман". А в "Греческом зале" (так тут именуют царство художников) уже занял место пластилиновый прообраз будущего вездехода. Правда, и размерами, и статью он далеко ушел от прародителей и напоминает скорее... Впрочем, это уже другая машина и другая история.