

Газовский долгожитель

Эта простая и очень надежная полноприводная машина многие годы с успехом эксплуатировалась не только у нас в стране, но и за рубежом (в 56 странах!). Она заслужила всемирное признание наравне с английским внедорожником Land Rover, американскими моделями Willys и Jeep

Великая Отечественная война еще не закончилась, когда на «ГАЗе» начали создавать перспективные модели грузовых и легковых автомобилей, в первые послевоенные годы изменившие почти всю модельную гамму завода. Первый в ряде новинок - грузовик ГАЗ-51, второй - ГАЗ-М-20 Победа.

Надо сказать, в период с 1945 по 1955 год легковые автомобили повышенной проходимости в техническом отношении получили меньшее развитие, чем грузовые. Единственным внедорожником, к разработке которого приступили в 1946 году, был ГАЗ-69.



Рулевое колесо - трехспицевое, как на ГАЗ-51

Первые опытные образцы «Труженника» (так поначалу называли ГАЗ-69), созданные группой конструкторов под руководством Г.М.Вассермана, появились уже в 1948 году. «Шестьдесят девятый», как и любой полноприводный автомобиль того времени, имел раму, которая штамповалась из листовой стали. Она состояла из двух закрытых лонжеронов коробчатого сечения, соединенных шестью поперечинами, пять из которых приваривались дуговой сваркой, а одна присоединялась заклепками. Внедорожник имел упрощенный кузов с цельнометаллическим основанием и съемным брезентовым верхом. В кузове было предусмотрено все необходимое, в том числе кронштейны для крепления лопаты, топора, носилок, проемы для хранения съемных верхних половинок дверей. Тент вместе со своим каркасом при необходимости убирался в кузов.

Две версии

Автомобиль существовал в двух модификациях. ГАЗ-69 - двухдверный кузов с задним откидным бортом, предназначенный для перевозки восьми человек или двух пассажиров и полутонны груза. Двери и задний борт съемные и крепятся к кузову с помощью болтов. У ГАЗ-69А - четырехдверный

пятиместный кузов. Передние и задние двери одной стороны взаимозаменяемы. Детали оперения, облицовка радиатора, капот, передние крылья, правое заднее крыло, правая подножка, брызговики также унифицированы. Одинаковы по форме и откидывающиеся части ветрового стекла, арматура, стеклоочистители, замки, ручки, щитки, ограничители, фиксаторы дверей.



В кузове ГАЗ-69 на двух боковых скамейках легко размещалось до шести человек

Подвеска - рессорная зависимая. На концах рессор - резиновые сайлент-блоки, амортизаторы плунжерного типа. Тормозная система, за исключением стояночного тормоза, и рулевое управление такие же, как у ГАЗ-М-20 Победа.

Стоит отметить, что более половины деталей «шестьдесят девятого» были унифицированы с другими моделями Горьковского автозавода (ГАЗ-М-20, ГАЗ-51, ГАЗ-12). Например, сцепление и коробка передач - как у ГАЗ-М-20, но с иными передаточными числами. Трехступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка обеспечивали широкий диапазон изменения тягового усилия.

Двигатель - четырехцилиндровый нижнеклапанный ГАЗ-20. Рабочий объем чуть больше двух литров, мощность - 55 л с при 3600 об/мин. Использован масляный радиатор от ГАЗ-51. Имелись пусковой подогреватель и охлаждающий радиатор системы смазки.



Четырехцилиндровый нижнеклапанный силовой агрегат «шестьдесят девятого» развивал мощность 55 л.с.

Мощный отопитель поддерживал в салоне комнатную температуру даже при 20-градусном морозе. Откидывающееся ветровое стекло обдувалось теплым воздухом. Для комфорта пассажиров были предусмотрены поручни на панели приборов и спинках передних сидений.

Технические характеристики ГАЗ-69 довольно впечатляющие для того времени. Максимальная скорость - 90 км/ч. Расход топлива с выключенным передним мостом - не более 14 л на 100 км. Два 75-литровых бензобака общей емкостью 75 литров*, позволявшие без заправки проехать более 500 км (у ГАЗ-69А - один топливный бак вместимостью 60 л). Обе версии способны буксировать прицеп массой до 850 кг.

На конвейере

Первые серийные ГАЗ-69 были собраны в 1952 году (ГАЗ-69А - в 1953-м). Обе модификации выпускали на «ГАЗе» до 1956 года. Затем их производство передали в Ульяновск, где после небольшой модернизации они сходили с заводского конвейера вплоть до 1976 года.

Технические характеристики ГАЗ-69/69А			
Длина, мм	3850	Двигатель	рядный, 4 цили.
Ширина, мм	1850/1750	Объем, куб. см	2111
Высота, мм	2030/1920	Мощность, л.с.	55
База, мм	2300	Трансмиссия	3-ступ. мех.
Снаряженная масса, кг	1525	Макс. скорость, км/ч	90



ГАЗ-69 имел двухдверный кузов с задним откидным бортом

На базе ГАЗ-69А изготавливали еще несколько модификаций, в том числе ГАЗ-19 - развозной фургон с цельнометаллическим кузовом, ведущим задним мостом. Сам Вассерман, продолжая развитие семейства полноприводных автомобилей, спроектировал в 1954 году более комфортабельную машину - ГАЗ-72. Этот автомобиль имел несущий кузов ГАЗ-М-20 и ходовую часть ГАЗ-69А.

Лучший внедорожник

В 1957 году «шестьдесят девятый» вышел на мировой рынок, начался его экспорт для нужд армий многих государств. Он стал победителем международных испытаний в Юго-Восточной Азии и быстро приобрел мировое признание. Техническая документация на газовский внедорожник была передана Северной Корее и Румынии, которые развернули его производство на своих заводах.

* В оригинале статьи было ошибочно написано «Два 75-литровых бензобака».

В начале 60-х специалисты «УАЗа» предпринимали попытки установить на его шасси несущий кузов от ГАЗ-21 Волга, однако дальше опытных образцов дело не пошло.

ГАЗ-69 поставляли в 56 стран мира, где он заслужил звание лучшего армейского полноприводного автомобиля. Он и сейчас в строю - сохранившиеся экземпляры успешно трудятся в российских городах и глубинке.