

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 30

СССР



ГАЗ-67Б

КАК ПОЯВИЛСЯ ДЖИП?
«И ШИРЕ СТАЛА КОЛЕЯ»
ФРОНТОВЫМИ ДОРОГАМИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №30, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:**
8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © ФГУП «Фильмофонд
киностудии «Союзмультфильм»;
6: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини»

При подготовке номера использованы дан-
ные из книги: «Легковые вездеходы Красной
Армии», Е. Прочко, «Экспринт», 2004 г.

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

Автомобиль ГАЗ-67Б любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».





Первый отечественный джип появился, словно в подтверждение пословицы «Гром не грянет — мужик не перекрестится». Страна, традиционно обходявшаяся «направлениями» вместо дорог, взялась за разработку оригинальной конструкции легкового внедорожника лишь после того, как острую необходимость в нем выявил советско-финский вооруженный конфликт 1939–1940 годов.

Конструктор-милитари

Наверное, все современные родители знают детские конструкторы: набор унифицированных пластмассовых модулей, из которых, в зависимости от желания, можно собрать паровоз, самолет или робота — все зависит от фантазии ребенка. Есть и более сложные варианты, где из тех же модулей необходимо создать некую конкретную, достаточно сложную конструкцию: пиратскую крепость, например, или авианосец.

Примерно в таком положении в январе 1941 года оказался ведущий специалист ГАЗа по разработке внедорожников Виталий Андреевич Грачев. Конструктора вызвал к себе новый нарком среднего машиностроения Малышев и поставил техническое задание, сводившееся к следующему: Грачеву была продемонстрирована вырезка из американского журнала с фотографиями фрагментов испытаний

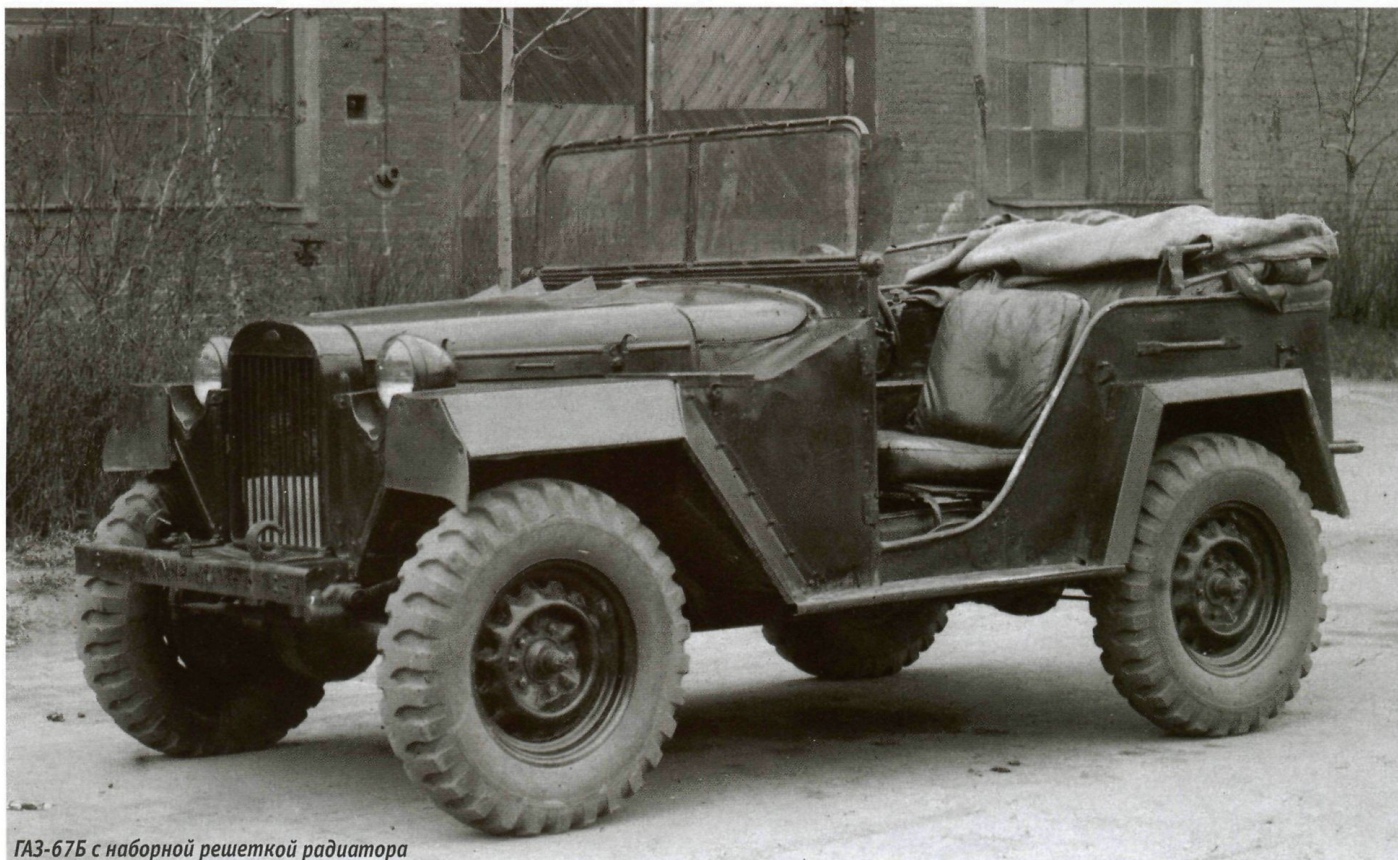
американского армейского джипа *Bantam* (предшественника «Виллиса»). Демонстрация завершилась приказом сделать «точно такой». При этом особо оговорены были габариты автомобиля: ограничения коснулись его длины, что казалось совершенно оправданным и... колеи; это требование привело Грачева в недоумение. Нарком настаивал на том, чтобы колея была в точности, как у *Bantam*, то есть 1206,5 мм, что на было на 23 см меньше колеи освоенных в Горьком легковых автомобилей. Правда, у наркома на то были свои причины: планировалось, что новый горьковский вездеход может стать авиатранспортабельным, а габариты самолетов и планеров в то время были весьма скромными, поэтому лишние сантиметры могли стать препятствием в планах командования.

Малышев выдвинул ряд производственных и эксплуатационных требований. Первое

и главное: недорогой армейский внедорожник должен был выпускаться десятками тысяч. Гарантийный срок службы был определен в 5000 км напряженной эксплуатации.

Наконец, новый автомобиль конструктивно следовало максимально унифицировать с уже производимой нашим автопромом продукцией. (Это, кстати, лишнее опровержение разговоров о том, что «67-й» был скопирован с *Willys*). В общем, из имевшихся деталей предстояло собрать «паровоз, паровоз, пиратскую крепость» армейский внедорожник.

Советско-финская война, протекавшая преимущественно в обстановке тяжелого зимнего бездорожья, наглядно продемонстрировала военным острую необходимость в небольшом, предельно простом и дешевом, надежном и подвижном легковом автомобиле повышенной проходимости. Требовался массовый вездеход



ГАЗ-67Б с наборной решеткой радиатора

для среднего командного состава, для связистов и разведчиков, и даже артиллеристов для буксировки легких и средних пушек. Подготовленный к выпуску полноприводный легковой автомобиль ГАЗ-61 был хорош, но с тяжелым «легковым» кузовом он оказался слишком громоздким, и не мог выпускаться массово из-за использования металлоемкого длиннобазного шасси и дорогого шестицилиндрового двигателя. Словом, то, что вполне подходило маршалу Жукову, совершенно не устраивало рядовых военных разведчиков.

для эксплуатации (например, буксировка 45-миллиметровой пушки общей массой 1200 кг, длительное движение со скоростью пешей колонны или преодоление естественных препятствий) потребовали некоторых изменений силового агрегата. На него установили более эффективный нагнетающий водяной насос от шестицилиндрового ГАЗ-11, многолопастный высокопроизводительный вентилятор, новый впускной коллектор с карбюратором МЛ-1 и пусковым устройством от КИМ-10. С нуля была спроектирована сварная рама

строен в рекордные сроки, всего за 51 день. Забегая вперед, можно отметить, что конструкция в целом (исключение составила пресловутая уменьшенная колея) оказалась очень удачной и оправдала все ожидания. Фронтовая практика Великой Отечественной — лучшее тому подтверждение.

Конкуренты

Задание на разработку джипа в январе 40-го было дано не только горьковчанам, но и НАТИ (Научный автотракторный институт). Внешне машина, созданная в НАТИ

То, что подходило маршалу Жукову, не устраивало рядовых военных разведчиков

К разработке новой машины, получившей заводской индекс «ГАЗ-64-416» (первая цифра индекс шасси, вторая индекс кузова), приступили в начале февраля 1940 года. От «шестьдесят первого» были использованы прочные и отработанные агрегаты шасси: передний и задний мосты (с вынужденными из-за уменьшения колеи переделками), КПП (позаимствованный, в свою очередь, у ГАЗ-АА), одноступенчатая раздаточная коробка, укороченные карданные валы, передние рессоры, примененные на «шестьдесят четвертом» как задние, тормоза, колесные диски. Четырехцилиндровый двигатель мощностью 50–52 л. с. «одолжили» у ГАЗ-АА, точнее, у его усовершенствованного преемника ГАЗ-ММ. Он же поделился с будущим джипом и однодисковым сцеплением. Однако заложенные в расчет тяжелые усло-

из полузакрытых фигурных стальных лонжеронов толщиной 3 мм. Для увеличения переднего угла въезда передний мост подвесили на четырех четвертьэллиптических рессорах. Во избежание резонансной тряски при энергичной езде по кочкам (которой избежать не удалось, за что автомобиль и получил в народе прозвище «козел») на переднюю ось пришлось поставить по два гидравлических амортизатора одностороннего действия от эмки. Кузов «416» имел сугубо прикладной, функциональный характер. Шириной 1410 мм, открытый, он вмещал четырех человек, включая водителя. На полках задних крыльев могли сесть еще двое. Там же, сзади, предусматривалось место для оружия, боезапаса и рации. Первый советский джип, прозванный на воле «пигмеем», был спроектирован и по-

под руководством А. Ф. Андропова, также напоминала *Bantam*, что неудивительно: экстерьер автомобилей подобного класса определяется функциональным минимализмом конструкции. При этом Андронов пошел по пути, несколько отличающемуся от газовского. Он сконструировал довольно сложную раму, позволявшую более рационально компоновать машину и использовать для подвески колес длинные и мягкие полуэллиптические рессоры. Они обеспечивали высокую плавность хода, которая давала возможность вести на ходу прицельный огонь. Автомобиль АР-НАТИ, как и ГАЗ-64, предназначался для буксировки легкого одноосного прицепа или противотанковой пушки. Чтобы увеличить запас мощности и тяговые возможности машины, Андронов сумел в заданные сроки еще привлечь специалистов по двигателю, спроектировавших для движка ГАЗ-ММ новый впускной коллектор, на котором монтировались два последовательно вступавших в работу карбюратора от КИМ-10. В результате мощность выросла с 50 до 57 л. с.

17–27 апреля «шестьдесят четвертый» под индексом Р-1 (разведывательный автомобиль — 1), вместе с АР-НАТИ (автомобиль разведывательный) прошел краткие войсковые испытания на научно-исследовательском бронетанковом полигоне Главного бронетанкового управления Красной Армии. Собственно, это можно было считать госприемкой, поскольку речь шла не о классической программе испытаний, а прежде всего о сравнении двух образцов и принятии окончательного решения о запуске одного из них в производство. В конце концов, выбор пал на ГАЗ-64



ГАЗ-67Б послевоенного выпуска со штампованной решеткой радиатора



Слово «джип» появилось от сокращения английского словосочетания *general purpose*, что в переводе означает «многоцелевой», «общего назначения».

как менее трудоемкий в изготовлении. Решающим фактором стала готовность отечественной промышленности обеспечить выпуск машины практически немедленно, и спешку эту нельзя считать предосудительной: в Европе второй год шла война. По решению Малышева, с июня ГАЗ-64, не дожидаясь окончания испытаний, стали готовить к производству. В конце августа сорок первого «газик» начали собирать по временной технологии, а осенью заработал конвейер. До конца года ГАЗ выпустил 601 машину. В 1942 году производство заметно упало (67 штук за весь год) и к началу 43-го выпуск и вовсе остановился. Дело в том, что, во-первых, эксплуатация в условиях фронта выявила ряд конструктивных недостатков ГАЗ-64 (прежде всего упомянутая уже склонность к опрокидыванию и невысокая надежность некоторых узлов), а во-вторых, с 1942 года наши войска заполонили поставлявшиеся по лендлизу *Bantam*, *Willys MB* и *Ford GPW*. Нельзя сказать, что американские конкуренты принципиально превосходили ГАЗ-64. Что-то в них было лучше, что-то хуже. Они требовали относительно высокооктанового бензина, в то время как «газики» довольствовались смесями с октановым числом 55–60. Важно другое: сравнение с ними «шестьдесят четвертого» позволило лучше понять, в каком направлении следует производить модернизацию, и, кроме того,

появление достаточного для нужд армии количества импортных машин облегчило задачу горьковскому заводу, который разрывался между выпуском собственно армейских внедорожников и разработанного на их базе броневедомителя БА-64. И если производство джипов к концу 1942 года почти прекратилось, то броневедомителей было выпущено 2486 экземпляров. Началось все с модернизации броневедомителя БА-64. Опрокидывание из-за сравнительно невысокой скорости ему не грозило (хотя высокий центр тяжести существенно ограничивал угол косоговоров, вдоль склонов которых можно было ехать без риска перевернуться). Но искусственно зауженная колея делала броневедомитель беспомощным на проселках, основательно раскатанных полуторками и трехтонками. Их колея была значительно шире, а значит для БА-64 велика. Та же проблема была у ГАЗ-64. И когда взялись за усовершенствование броневедомителя, поняли, что лучшего повода для параллельной модернизации «шестьдесят четвертого» не найти. Над новым автомобилем, получившим индекс ГАЗ-67, в феврале 1943 года начала работать группа конструкторов, возглавляемая Григорием Вассерманом. Начали с увеличения колеи, причем постепенного. 23–27 апреля были представлены три опытных образца с промежуточными изменениями. Именно эти «лаборатории



Автомобиль-конкурент: АР-НАТИ, созданный в Москве

А в это время... 1943 год

6 ноября войска Красной Армии после продолжительных боев освободили Киев. Огромное стремление форсировать Днепр привело к тому, что части Красной Армии в кратчайший срок очистили от врага всю Левобережную Украину и перешли на правый берег. Этот прорыв дал стране тысячи Героев Советского Союза, проявивших свою подлинную силу и невиданный героизм.

1944 год



Страна замирает около радиоприемников, ожидая сводок с фронтов. Особенно важные правительственные сообщения, сводки Совинформбюро, приказы Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина зачитывает диктор Всесоюзного радио Юрий Левитан (на фото). Именно ему, обладателю уникального тембра голоса, было доверено сообщить о победе и взятии Берлина 4 мая 1945 года.

1946 год



28 июля восстановлено после войны сквозное судоходство по всей длине Беломорско-Балтийского канала.

«Офицеры» (реж. В. Роговой, 1971 год)

«Есть такая профессия — Родину защищать!» — крылатая фраза из культового советского фильма. Перед зрителем — история одной семьи: несколько поколений кадровых офицеров, в разные годы сражающихся за свою страну. Долгие и трудные дороги Великой Отечественной вместе с героями фильма преодолел верный автомобиль ГАЗ-67Б. На нем же, незаменимом «газике», герои картины въезжают и в мирное послевоенное время.



Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-67Б

на колесах» носили сначала индекс 67, но, поскольку собственно ширококолейными они еще не были, некоторые источники ошибочно называют эти три машины ГАЗ-64В. Здесь следует внести ясность в вопрос об индексации. После завершения модернизации 43 года наш джип стал называться ГАЗ-67Б, однако через некоторое время «Б»

отменили, осталось просто 67. Литера «Б» вновь появилась и закрепилась в заводской документации окончательно после очередной модернизации в 1944 году. Не перечисляя промежуточные изменения конструкции, рассмотрим окончательный вариант. В нем была восстановлена привычная для легковых машин завода

колея 1446 мм; значительно усилена рама, лонжероны которой получили полностью закрытый профиль. Кроме того, к раме были добавлены усиливающие косынки, накладки и дополнительная задняя поперечина. Кузов обрел передние и задние накладные крылья. Между ними появилась облегчающая посадку



подножка. Задние рессоры были вынесены над кожухами моста, а из-за увеличения рессорной колеи ненужным стал задний стабилизатор поперечной устойчивости. С задней подвески, в связи с хронической нехваткой и низкой эффективностью, исчезла вторая пара амортизаторов. Усилено было рулевое управление. Дополнительный бензобак емкостью 33 л разместился под сиденьем водителя, а аккумуляторная батарея перебралась из расположенного в салоне ящика в специальный отсек за правым передним крылом.

Мощность двигателя повысилась до 54 л. с. за счет применения карбюратора К-23 (впоследствии К-23Б) без пневматического экономайзера. Немного возросли габариты и масса, изначально «субтильный» автомобиль возмужал, что было ему очень к лицу. Первые ГАЗ-67 сошли с конвейера уже в сентябре 1943 года.

В октябре–ноябре 1944 автомобиль был подвергнут последней во время войны модернизации, касавшейся отдельных узлов и деталей шасси и некоторых элементов трансмиссии. На двигателе появился новый прерыватель. Именно тогда автомобиль в заводской документации начал обо-

значаться как ГАЗ-67Б (индекс «А» Грачев пропустил).

После окончания войны «газик» быстро нашел себя в мирной жизни, освоив ряд гражданских специальностей. Он оказался востребован агрономами и председателями колхозов, механизаторами и связистами, геологами и участковыми милиционерами. Целый год «шестьдесят седьмой» успешно трудился на одной из дрейфующих арктических станций. Весной 1950 года облегченный «козлик» поднялся на Эльбрус. Простота и совершенство конструкции позволили выпускать ГАЗ-67Б до конца августа 1953 года, то есть 10 лет. Последняя модернизация была проведена стараниями ведущего конструктора Вассермана в 1948 году. Тогда была внедрена штампованная облицовка радиатора (вместо наборной из стальных прутьев) и ряд агрегатов, унифицированных с ГАЗ-М20 «Победа» и грузовиком ГАЗ-51: карбюратор, бензофильтр, распределитель зажигания Р-30. Запланированные Грачевым с самого начала амортизаторы двойного действия появились на ГАЗ-67Б лишь в 1951 году. В 1953 году заслуженного «фронтовика» на заводском конвейере сменил ГАЗ-69.

Дальние родственники



Bantam-40 BRC (США)

Началось все с объявления правительством США тендера на разработку легкого армейского внедорожника с колесной формулой 4×4. Сначала в игру включились фирма *American Bantam Car Company* и корпорация *Willys*. Соревновались они с переменным успехом, а когда стало ясно, что Америке в стороне от войны не остаться, и речь зашла о серьезных правительственных заказах, в состязание вступил *Ford*. В конце концов, наиболее удачным был признан *Bantam-40 BRC*. Именно он определил, по крайней мере, внешний вид армейских американских джипов; именно на основе чертежей и технической документации *Bantam* создавали свои аналоги инженеры компаний *Willys* и *Ford*.



Ford GPW и Willys MB (США)

Самый, пожалуй, популярные в наших войсках «близнецы-братья» *Willys MB* и *Ford GPW* на самом деле имели одно принципиальное различие: на каждом из них стояли оригинальные двигатели фирмы-производителя. И если 60 л. с. виллисовского мотора с избытком хватало для достаточно легкого автомобиля, то заимствованный у трактора 40-сильный силовой агрегат «Форд» порой не тянул. После окончания войны, когда практически все автопроизводители вернулись к выпуску довоенных моделей или начали разрабатывать новые легковушки, на фирме *Willys Overland* приняли знаменательное историческое решение продолжать выпуск джипов. Так появился первый серийный гражданский внедорожник.

1948 год



Государственный ордена Ленина академический художественный Малый театр празднует 125-летний юбилей.

1950 год



В Москве состоялась Всесоюзная конференция сторонников мира. Группа делегатов (слева направо): академик А. Несмеянов, президент Академии наук СССР С. Вавилов, академик Т. Лысенко, президент Академии наук Эстонской ССР И. Эйхфельд, председатель Советского комитета защиты мира писатель Н. Тихонов и академик А. Топичев.

1953 год



На экраны выходит фильм «Чук и Гек», снятый по повести А. Гайдара, зрительской аудиторией которого без преувеличения можно назвать все следующие поколения советских детей. На фото: кадр из фильма.



ГАЗ-67Б





- ❶ Спартанская простота присуща всем военно-командирским машинам
- ❷ «Частокол» рычагов управления: рычаг управления КП, ручка подключения переднего моста и стояночный тормоз
- ❸ Ветровое стекло имело возможность откидываться на капот для этого требовалось ослабить специальные «барашки» в его торцах





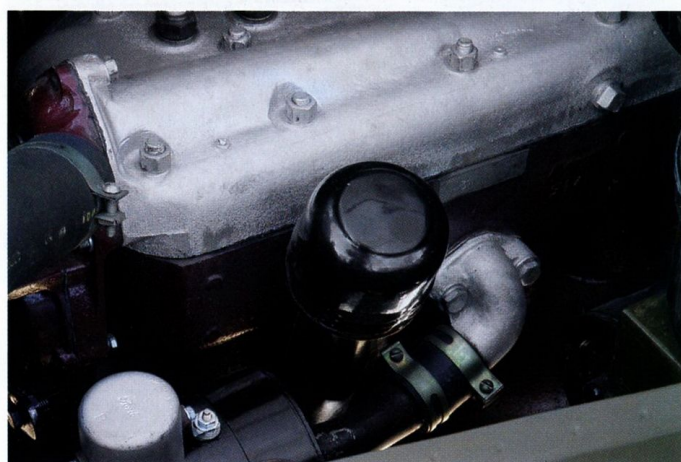
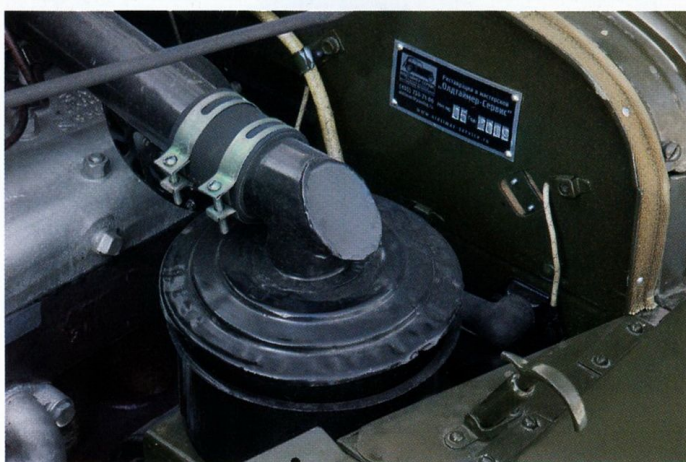
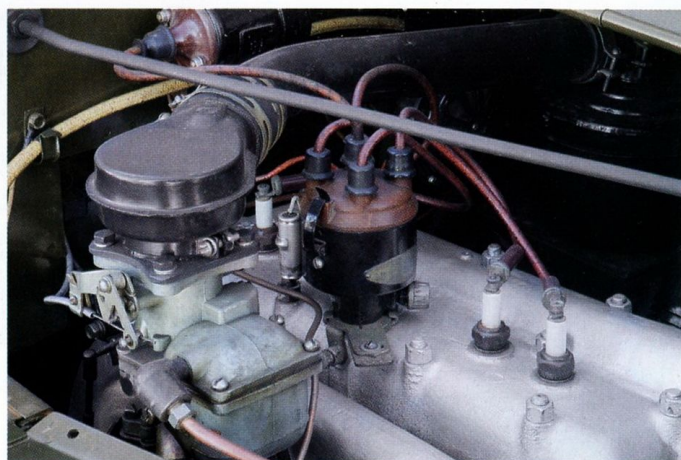
- ❶ Большая часть кузовных деталей на ГАЗ-67Б не требовала при изготовлении дорогих штампов с глубокой вытяжкой, что отражалось в простых и незатейливых внешних формах машины
- ❷ Стеклоочиститель со стороны водителя имел вакуумный привод, а со стороны пассажира — только ручной
- ❸ Простейший щиток приборов на ГАЗ-67 переключался с «полупорки» ГАЗ-АА
- ❹ Топливный фильтр машины находился практически в салоне
- ❺ ГАЗ-67Б имел механический привод тормозов и сцепления, нацеленный на надежность, — так проще и надежнее. Сами же педали, в соответствии с тенденцией тех лет, были напольными
- ❻ Буксирные крюки почти как на грузовике





- ❶ «Ручки» сзади по углам кузова и над колесными арками облегчали посадку на задний ряд сидений прямо через борт машины и позволяли вытаскивать застрявшую машину
- ❷ Горловина бензобака находится перед ветровым стеклом, а сам бензобак заменяет водителю переднюю панель в кабине
- ❸ Капот заперся подпружиненными крючками. Надежно и удобно
- ❹ Треугольные выступы на капоте летом служили для охлаждения подкапотного пространства, а зимой направляли теплый воздух на ветровое стекло. Отопитель на машине не предусматривался





- ❶ Для доступа к двигателю откидывались створки капота по сторонам
- ❷ Воздушный фильтр
- ❸ Двигатель ГАЗ-67Б был простым по конструкции и очень удобным в ремонте
- ❹ Заливная горловина для масла
- ❺ Рессорная подвеска и рычажные амортизаторы двойного действия — проще некуда!
- ❻ Глушитель автомобиля находился в передней колесной арке с правой стороны. Не самое удачное решение, но компоновка машины настолько плотная, что больше его некуда было пристроить



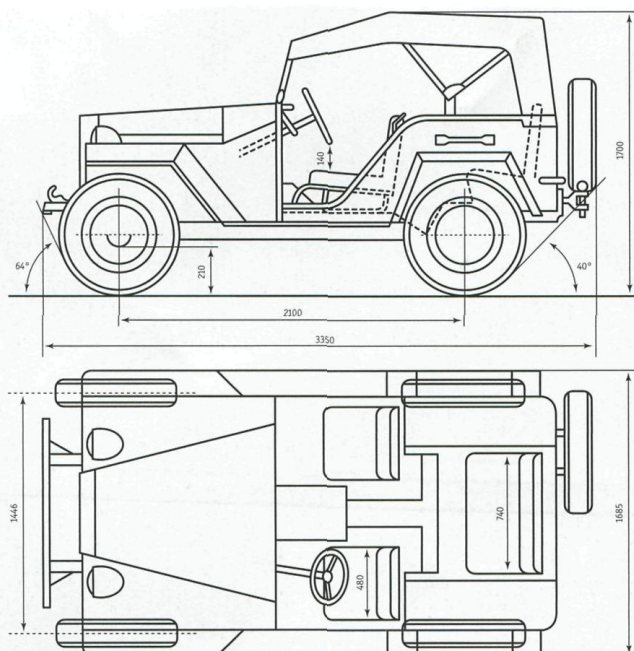


Схема автомобиля ГАЗ-67Б

Техническая характеристика ГАЗ-67Б

| | |
|------------------------|-------------|
| Число мест | 4 |
| Максимальная скорость | 90 км/час |
| Расход топлива | 15 л/100 км |
| Запас хода | 465 км |
| Электрооборудование | 6 V |
| Аккумуляторная батарея | ЗСТ-100 |
| Генератор | ГМ-71-Т |
| Стартер | МАФ-4006 |
| Свечи зажигания | М15/15 |
| Размер шин | 6,50-16 |

Масса:

| | |
|----------------------|---|
| снаряженная | 1320 кг |
| полная | 1720 кг |
| на переднюю ось | 730 кг |
| на заднюю ось | 990 кг |
| Вес прицепа с грузом | 800 кг |
| Грузоподъемность | 400 кг или 4 человека и груз 100 кг |

Дорожные просветы (с полной нагрузкой)»

| | |
|-------------------|--------|
| под передней осью | 200 мм |
| под задней осью | 200 мм |

Наименьший радиус поворота:

| | |
|-------------------------------------|-------|
| по колею переднего наружного колеса | 6,5 м |
|-------------------------------------|-------|

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и двойной ролик

Подвеска передняя:

на двух продольных четвертьэллиптических рессорах с четырьмя рычажными амортизаторами одностороннего действия (позднее с двумя амортизаторами двустороннего действия)

Подвеска задняя:

на двух продольных полуэллиптических рессорах с двумя рычажными амортизаторами одностороннего (позднее двустороннего) действия

Тормоза:

рабочие барабанные на всех колесах, с механическим приводом от педали; стояночный на рабочие тормозные механизмы с механическим приводом от рычага

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

I-6,40; II-3,09; III-1,69; IV-1,00; задний ход 7,82

Главная передача и ее передаточные числа:

коническая, со спиральным зубом; передаточное число 4,444

Двигатель:

ГАЗ-67, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Диаметр цилиндра | 98,43 мм |
| Ход поршня | 107,95 мм |
| Литраж двигателя | 3280 см³ |
| Степень сжатия | 4,6 |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-2-4-3 |

Карбюратор:

К-23Б, К-22А или К-22Б

Максимальная мощность:

54 л.с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент:

17 кгс.м при 1400-1500 об/мин



С 1943 по 1953 год было выпущено 92 843 единицы ГАЗ-67 и 67Б, причем наибольшее их количество произведено в последний год выпуска — 14 502 машины. В июле 1944 года проектировался, а 3 сентября был создан упрощенный вариант «козлика» ГАЗ-67В для нужд тыла. От своего фронтального собрата он отличался пониженной проходимостью: ведущими были лишь задние колеса. Таким образом, отпала необходимость в раздаточной коробке и узлах привода передних колес, связанных с передней половиной привода. Передний мост и покрышки на этот автомобиль предполагалось устанавливать от «эмки». Однако такой вариант в производство не пошел.



БА-64 Работы над полноприводным бронеавтомобилем на основе ГАЗ-64 начались 17 июля 1941 года, а его серийный выпуск освоили в марте 1942 года. Конструкция оказалась настолько дееспособной и востребованной на фронтах, что именно на ее производство в ущерб ГАЗ-64 были брошены основные заводские ресурсы. Всего было построено 9110 машин этой марки (3901 БА-64 и 5209 БА-64Б). Армия получила 8174 экземпляра БА-64, остальные бронеавтомобили предназначались для нужд НКВД и для подразделений армий союзников.

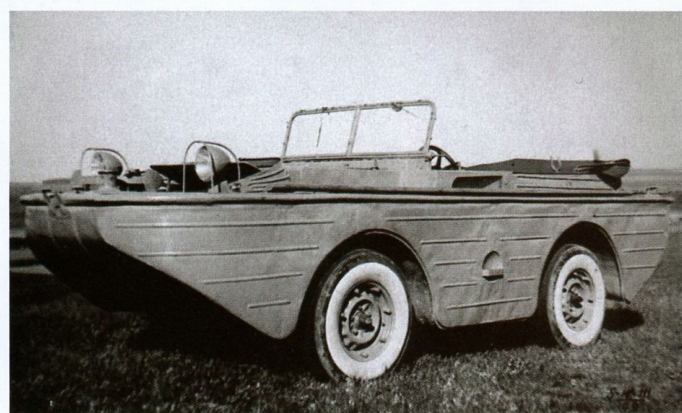


ГАЗ-64-420 18 октября 1943 года, в преддверие зимы, автобусный цех горьковского автозавода продемонстрировал опытный образец ГАЗ-67 с полностью закрытым кузовом ГАЗ-67-420. Верх, боковины и двери были сделаны из дерева. Масса машины увеличилась на 25 кг, остальные показатели не изменились. В условиях нашего сурового климата такой автомобиль, безусловно, был бы более чем уместен, однако производство его разворачивать не стали — не до излишеств было. Впрочем, в жесткий верх «газики» самостоятельно одевали на местах.



БГМК-АН (1949 г)

На базе Горьковского индустриального института имени Жданова было создано опытно-конструкторское бюро по машинам для разработки льда, снега и мерзлого грунта. Одна из первых машин этого конструкторского бюро бурильно-крановая установка на базе ГАЗ-67, которая стала, по сути, первым механическим взломщиком мерзлоты Советского Союза. До нее вечный лед знал только динамит и кирку. За создание БГМК-АН на базе ГАЗ-67 руководитель проекта Аркадий Николаев удостоен Сталинской премии.



НАМИ-011

Научно-исследовательский автомобильный институт (НАМИ) на базе основных агрегатов ГАЗ-67Б в апреле 1949 года построил два образца легких военных амфибий НАМИ-011. Впоследствии, после необходимой доводки, эта машина была внедрена в производство на ГАЗе, где в 1951–1953 годах мелкосерийно выпускалась под маркой ГАЗ-011 или МАВ — малый автомобиль водоплавающий. На суше он развивал 60 км/ч, на воде — 8. За три неполных года было построено всего 68 таких амфибий.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ВАЗ-2107

DeAGOSTINI

