

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 11

СССР



ГАЗ-69/ГАЗ-69А

ТРУЖЕНИК ПЛОХИХ ДОРОГ
НА ВСЕ КОЛЕСА МАСТЕР
КАК ГАЗИК «КОЗЛИКОМ» СТАЛ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №11, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(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, Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

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

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена:
230 руб., 39.90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X
© 2009 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) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (центр) 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».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Автомобиль ГАЗ-69
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и музеем советских автомобилей
и мотоциклов «Моторы Октября».**





Эта машина пользовалась заслуженной любовью у работников сельского хозяйства, геологов, строителей и, конечно, военных. ГАЗ-69 выпускался в течение почти двух десятилетий, что само по себе — лучшее доказательство того, насколько он удачен.

Настоящий русский джип

Конструкторские работы над «Тружеником» (такое официальное имя сперва было у ГАЗ-69) начались на Горьковском автомобильном заводе под руководством Григория Моисеевича Вассермана в 1946 году. Общую компоновку автомобиля сделал Ф. А. Лепендин. Немалый вклад в создание ГАЗ-69 внесли специалисты по трансмиссиям В. С. Соловьев, Б. А. Дехтяр, С. Г. Зислин. Гармоничный и даже элегантный кузов модели «76» был спроектирован под руководством ведущего «кузовщика» Б. Н. Панкратова при активном участии Ю. А. Фокина.

Примечательно, что ни один узел, ни один агрегат в этой машине не являлся какой-то технической новинкой. В ней удачно использовались уже апробированные элементы, сочетание которых усиливало их достоинства и сводило на нет присущие недостатки, а в совокупности дали машине высокие эксплуатационные показатели. Двигатель, коробка передач, рулевой механизм, дифференциал, амортизаторы,

тормоза, фонари и фары, аккумулятор в значительной степени были унифицированы с узлами серийных грузовых и легковых машин. Таким образом, удешевлялось производство нового автомобиля, сокращалось время постановки в производство, упрощалось в дальнейшем его обеспечение запасными частями и повышалась ремонтпригодность. Значение этих качеств у машины, которая эксплуатируется большей частью в районах с грунтовыми дорогами, вдалеке от ремонтных баз, трудно переоценить.

Несмотря на прозаичность происхождения и явно утилитарное назначение, ГАЗ-69 умудрился стать всеобщим любимцем. Почему это произошло? Ответ прост: у машины оказались незаурядные вездеходные качества. Большой дорожный просвет (210 мм), малые передний и задний свесы, привод на все колеса, шесть передач, небольшая длина, очень удачное распределение веса по осям, выгодно подобранные передаточные отношения в трансмиссии позволяли ей

уверенно идти по снежной целине и грязи. Если предшественник ГАЗ-67Б при несколько меньшей (1320 против 1525 кг) массе и равной мощности двигателя имел среднетехническую скорость при движении по грунтовым дорогам 25 км/ч, то у ГАЗ-69 она составляла 35–40 км/ч. «Газик» уверенно брал тридцатиградусные подъемы, преодолевал брод глубиной 0,7 м.

Создавался ГАЗ-69 сначала в двухдверном грузопассажирском варианте: два пассажира размещались на передних сиденьях, а шестеро — на скамьях в заднем отсеке. При необходимости скамьи можно было сложить и образовать платформу для перевозки груза весом до полутонны. К тому же ГАЗ-69 мог буксировать прицеп общим весом 850 кг. Кстати, о прицепе (индекс ГАЗ-704). Он был специально спроектирован для этой машины, весил 340 кг и перевозил до 500 кг груза. Еще больше расширяли сферу применения ГАЗ-69 откидной задний борт и возможность установки носилок. Грузопассажирский четырехдверный вариант



ГАЗ-69 производства Горьковского автозавода



Грузопассажирский ГАЗ-69А

ГАЗ-69А (кузов «77») впервые появился в 1951 году и был рассчитан на перевозку пяти пассажиров. При этом ГАЗ-69 в основном предназначался для армии, а пассажирский ГАЗ-69А — для народного хозяйства. Обе модификации оснащались брезентовым тентом с боковинами, причем на ГАЗ-69 они

у ГАЗ-69А один 60-литровый в задней части кузова, а у ГАЗ-69 основной 47-литровый бак был помещен под полом кузова, а дополнительный, 28-литровый, — под передним пассажирским сиденьем. По сравнению с прежней моделью ГАЗ-67Б, «шестьдесят девятая» обеспечивала боль-

воды подавался теплый воздух. Это сейчас такие опции считаются обязательными для любой машины, а тогда их имел далеко не каждый легковой автомобиль.

Четырехцилиндровый нижнеклапанный силовой агрегат «шестьдесят девятого», унифицированный с «Победой», развивал мощность 55 л. с. Для надежного запуска двигателя в морозную погоду ГАЗ-69 оборудовался предпусковым подогревателем, с помощью которого разогревали воду в системе охлаждения.

Сцепление и коробка передач ГАЗ-69 достались от ГАЗ-М20 «Победа», но с иными передаточными числами. Трехступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка обеспечивали шесть ступеней в трансмиссии, а значит, достаточно широкий диапазон изменения тягового усилия. Поскольку на понижающей передаче момент, поступающий к ведущим колесам, возрастал почти в 2,5 раза, то при выключенном приводе на передний ведущий мост был риск перегрузить шестерни и полуоси заднего моста. Для предотвращения этого на ГАЗ-69 механизм включения передач

«Газики» верой и правдой служили военным, милиции, медикам, пожарным

были сделаны съемными, а на ГАЗ-69А — складывающимися. Различались эти машины не только количеством дверей, но и расположением запасного колеса. У первой оно находилось снаружи левого борта кузова, у второй лежало сзади на дне багажника. Разными были и бензобаки:

ший комфорт водителю и пассажирам за счет боковин тента, защищающих от непогоды и ветра, а также благодаря установке отопителя кузова, который поддерживал приемлемую температуру в салоне даже в мороз. А чтобы не замерзло ветровое стекло, на него через специальные воздухо-

спроектировали так, что понижающую передачу в раздаточной коробке нельзя было включить, если не включен привод на передние колеса.

Как известно, в систему привода на передние колеса должны обязательно входить шарниры равных угловых скоростей.

У ГАЗ-69 в качестве такого шарнира использован шариковый — он наиболее пригоден для машин массового производства и отличался компактностью и высокой надежностью. Тормозная система, за исключением стояночного тормоза, у ГАЗ-69 такая же, как у «Победы».

Первый опытный образец (Э-1) ГАЗ-69-76 уже был построен октябре 1947 года, к февралю 1948 года выпустили еще два, а к концу года — четвертый (Э-IV). Опытные образцы ГАЗ-69А-77 в дополнение к ГАЗ-69-76 появились в 1951 году и в июле — сентябре этого же года вместе с ними проходили государственные испытания.

Серийное производство ГАЗ-69 началось в Горьком в августе 1953 года. Почти одновременно с Горьковским автомобильным заводом эти вездеходы начали собирать



Первый опытный образец (Э-1) ГАЗ-69-76



на Ульяновском автозаводе, сначала из деталей, поступавших из Горького, с постепенным их освоением в Ульяновске. Полностью на производство ГАЗ-69 и его модификации ГАЗ-69А УАЗ перешел после 1956 года, одновременно с прекращением их изготовления в Горьком.

Перед началом производства в Ульяновск поступила не только вся техническая документация, но и часть оборудования из Горького. Однако некоторые агрегаты завод продолжал получать из Горького и дальше — например, двигатель и колеса.

Но и этим дело не ограничилось: на УАЗ перешли и специалисты с ГАЗа, имевшие немалый опыт в конструировании машин повышенной проходимости. В их числе и главный конструктор Петр Иванович Мужикин, который в свое время был ведущим конструктором по ГАЗ-63, так как в Ульяновске в дальнейшем планировалось создать на базе ГАЗ-69 целое семейство унифицированных автомобилей повышенной проходимости.

Великий труженик

В первый же год выпуска (1953) автомобили ГАЗ-69 прошли в колоннах парада на Красной площади в Москве 7 ноября. По негласной традиции, военные парады всегда являлись своеобразными витринами для демонстрации новой военной техники и вооружения: и для устрашения потенциальных «врагов», и для того чтобы заинтересовать новой военной техникой «друзей». Как бы то ни было, но экспортироваться в другие страны ГАЗ-69 начал именно как армейский автомобиль. Получили признание «газики» и в Советской армии — они служили в качестве командирских машин или использовались

в роли тягачей для небольших орудий весом до 800 кг, а также перевозки боеприпасов, крупнокалиберных пулеметов, 82-миллиметровых минометов вместе с боевыми расчетами. Также на ГАЗ-69 монтировались радиостанции, оборудование химической и радиационной разведки и даже некоторые виды вооружения, в частности пусковые установки для управляемых противотанковых ракет (ПТУР).

Немалая часть ГАЗ-69 и большинство ГАЗ-69А попала в народное хозяйство страны. Весной 1954 года первые выпущенные пассажирские ГАЗ-69А отправились осваивать целинные земли в Казахстане. В том же 1954 году ГАЗ-69 откомандировали на дрейфующие полярные станции «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4», где они эффективно использовались в течение нескольких лет в крайне суровых климатических условиях.

Лесничества, геодезия и геологоразведка, колхозы и совхозы, районные больницы и ветеринарные службы, милиция и пожарные — все имели свои «лимиты» на получение этих надежных и неприхотливых машин.

Как машину назовем...

Как и все предыдущие джипы Горьковского автозавода, ГАЗ-69 имел спереди и сзади обычную рессорную подвеску (почти такую же, как на грузовиках). И на грунтовых дорогах, изобилующих кочками и ямами, машина нещадно прыгала, прямо как заурявившийся козёл. В результате к ней быстро прилепилось прозвище «козлик» и стало почти нарицательным — даже далекие от техники люди сразу понимают, о каком автомобиле идет речь.



У ГАЗ-69 незаурядные вездеходные качества

А в это время...

1954 год



По инициативе первого секретаря ЦК КПСС Никиты Хрущева в честь празднования 300-летия Переяславской Рады полуостров Крым был передан Украине в знак вечной дружбы российского и украинского народов. На фото: виды Крыма, Симеиз.

1955 год

Советский Союз официально прекратил войну с Германией, начавшуюся 22 июня 1941 года. Несмотря на то, что пакт о капитуляции гитлеровской Германии был подписан 8 мая 1945 года, СССР не признавал войну завершённой, и сделал это лишь 21 января 1955 года.

1961 год



По решению XXI съезда КПСС из Мавзолея вынесено тело Сталина, находившееся там с 1953 года. Когда-то венчавшая Мавзолей 180-тонная плита из черного и красного камня с надписью «Ленин-Сталин» (на фото) сегодня находится на территории Московского камнеобрабатывающего комбината в городе Долгопрудный.



«Ко мне, Мухтар!»

Будни сотрудников уголовного розыска нелегки. Младшему лейтенанту Глазычеву (исп. Юрий Никулин) и его верному напарнику, овчарке по кличке Мухтар приходится сталкиваться и с простыми воришками, и с опасными преступниками. Одна из таких встреч чуть не стоила Мухтару жизни. Но настойчивость Глазычева и незаурядные вездеходные свойства милицейского «газика», оперативно доставившего раненого пса к ветеринару, спасли Мухтара. Не раз в кадре появляется милицейский ГАЗ-69 — атрибут надежности и уверенности в том, что помощь придет вовремя и справедливость обязательно восторжествует.



ГАЗ-69, бережно сохраняемый в заводском музее ГАЗа

Экспорт

В 1956 году «шестьдесят девятый» вышел на мировой рынок, где быстро приобрел большую популярность, особенно в странах Азии, Африки и Латинской Америки. Всего ГАЗ-69 поставлялся в 56 стран мира. Для удовлетворения различных экспортных потребностей на заводе разработали и выпускали несколько специальных модифи-

каций (ГАЗ-69М и ГАЗ-69АМ), в вариантах для стран с умеренным и тропическим климатом. Также существовали экспортные автомобили с экранированным электрооборудованием (ГАЗ-69МЭ и ГАЗ-69АМЭ). Сильными сторонами ГАЗ-69, в первую очередь, были высокая проходимость и простота конструкции. Английский эксперт по машинам повышенной проходимости Джек

Джексон в своей «Книге о четырехколесном внедорожном приводе», вышедшей в 1982 году, так охарактеризовал ГАЗ-69: «Дешевая и продуманная старомодная конструкция, которую без труда может поддерживать на ходу малоквалифицированный и плохо экипированный механик. Отсюда ее популярность в очень бедных странах».



Некрасивая история

Как это практиковалось в СССР, техническая документация на газовский внедорожник без всякой лицензии была передана сначала в Румынию, в 1957 году, на машиностроительный завод ИММ в городе Кымпулунге, а в 1962 году на завод в Северной Корее. В Румынии с освоения ГАЗ-69 началось восстановление автомобильной промышленности, которая фактически встала еще в 30-х годах. Единственное, что в то время румыны выпускали самостоятельно — фордовские двигатели мощностью 50 л. с., предназначенные в основном для замены отслуживших свое силовых агрегатов на различной технике. Естественно, новый румынский автомобиль выбирали с таким расчетом, чтобы использовать этот двигатель. Машина получила наименование IMS-57 и отличалась от ГАЗ-69 удлиненным и более простым по оборудованию кузовом. Она выпускалась в очень ограниченных количествах (за три неполных года изготовлено не более 2000 экземпляров). По всем остальным агрегатам, кроме двигателя, IMS-57 полностью соответствовали нашему ГАЗ-69.



АРО-М461

Но вскоре стало ясно, что выпускать автомобили полукустарно невыгодно, было необходимо налаживать полноценное производство. Используя в качестве основы кузов ГАЗ-69, румыны создали свой внедорожник, увеличив мощность двигателя до 55 л. с., применив новую четырехступенчатую коробку передач с синхронизаторами на трех высших ступенях и собственные штампованно-сварные мосты типа «банджо», телескопические амортизаторы. Такой автомобиль получил индекс М59 и выпускался с 1959 по 1964 год. В 1964 году после замены двигателя на более современный и мощный (77 л. с.) верхнеклапанный (в качестве прототипа был выбран двигатель Ford), получился внедорожник АРО-М461. Без зазрения совести румыны вышли с этим автомобилем на международный рынок, в частности, в те страны, где неплохо продавались ГАЗ-69. Но, по сравнению с румынской машиной, наши экспортные версии сильно выигрывали по качеству, несмотря на более совершенную конструкцию АРО-М461. Румынские М461 выпускались до 1975 года.

Модернизация

Разумеется, почти за 20 лет производства ГАЗ-69 не оставался неизменным. Так, в 60-е годы внедрили новый привод ручного тормоза, были усилены детали рулевого управления. В 1970 году машины подверглись большой модернизации. Они получили унифицированные ведущие мосты от грузовой модели УАЗ-452 — более надеж-

ные и снабженные четырехсателлитным дифференциалом. В конструкцию переднего ведущего моста были также введены муфты отключения ступиц. Тент кузова ГАЗ-69 стал оснащаться дополнительными стеклами, а в электрооборудовании машин появился выключатель «массы». Модернизированным таким образом автомобилям присвоили индексы ГАЗ-69-68 и ГАЗ-69А-68.

1967 год



8 мая, накануне Дня Победы, в Александровском саду в Москве открыт архитектурный мемориальный ансамбль Могила Неизвестного солдата. Именно сюда в 1966 году, в дни празднования 25-летия разгрома фашистов под Москвой, были перенесены останки неизвестного бойца Советской армии из братской могилы на Ленинградском шоссе.

1969 год



21 июля экипаж американского космического корабля «Аполлон-11» совершает посадку на поверхности Луны. Первопроходцами лунных дорог стали Нейл Армстронг и Эдвин Олдрин. Третий астронавт, Майк Коллинз, с борта корабля фотографировал «маленькие шаги человечества» — и огромный шаг человечества» (по словам Нейла Армстронга).

1971 год

17 ноября — официальный день рождения компьютерной «мыши». Американец Дуглас Энгельбарт получил патент № 3 541 541 на изобретение «Индикатор X-Y-позиции для системы с дисплеем». Деревянная коробочка с двумя металлическими колесиками получила прозвище «мышка» из-за провода, похожего на хвост.

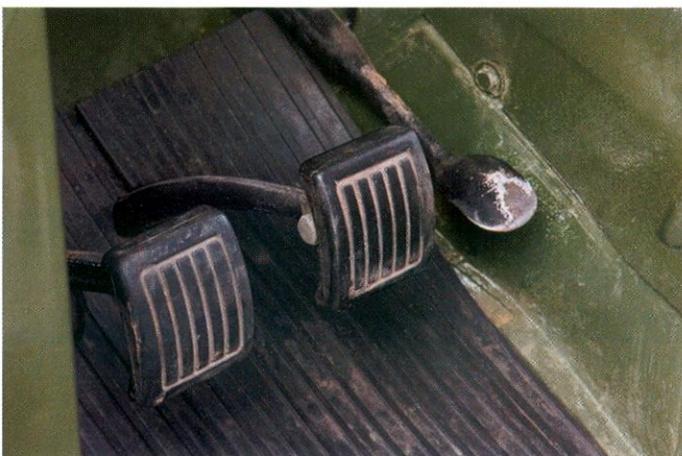


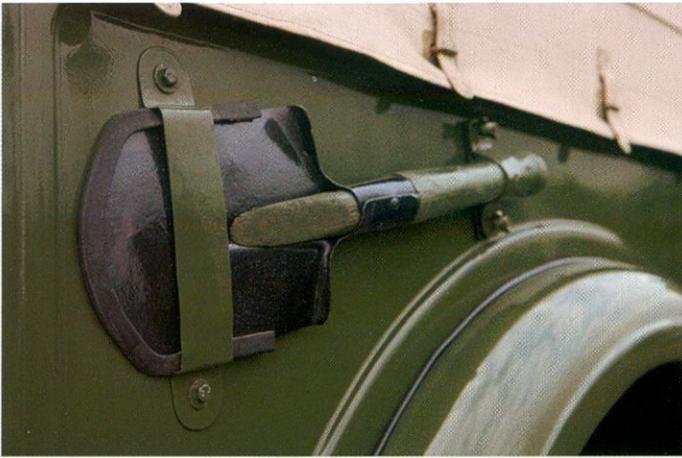
GAZ-69





- ❶ Несмотря на простую, отчасти даже утилитарную внешность, ГАЗ-69, тем не менее, имеет яркий и запоминающийся облик
- ❷ Во внутренней отделке салона никакого пластика — только металл! Дешево, надежно и практично!
- ❸ Педаль тормоза и сцепления установлены прямо на полу а не подвешены сверху, как у современных автомобилей
- ❹ Задний отсек кузова универсален: на боковых лавках уместается шесть человек, а если лавки сложить, то образуется достаточно большая грузовая платформа





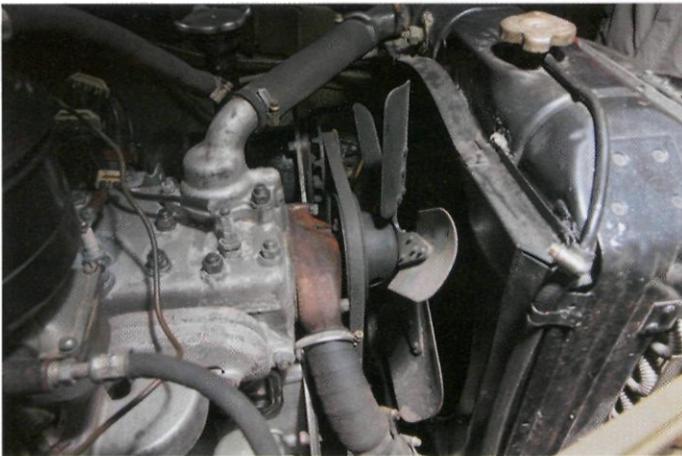
- ❶ На армейских машинах имелась возможность размещения шанцевого инструмента на бортах кузова — так он не занимает места и всегда под рукой
- ❷ В летнее время боковины тента над дверьми обычно снимали совсем
- ❸ Неизменный атрибут настоящего внедорожника — дополнительная фара-искатель. Водитель легко доставал до нее рукой со своего места и мог направить ее свет в нужную сторону
- ❹ Ровный пол между передними сиденьями позволял разместить здесь дополнительную поклажу — например, ящик с ЗИП (запчасти и принадлежности)
- ❺ Никаких дополнительных обивок на дверях не предусматривалось, а дверной замок — только накладной
- ❻ Под передним сиденьем у ГАЗ-69 размещался дополнительный бензобак на 28 литров



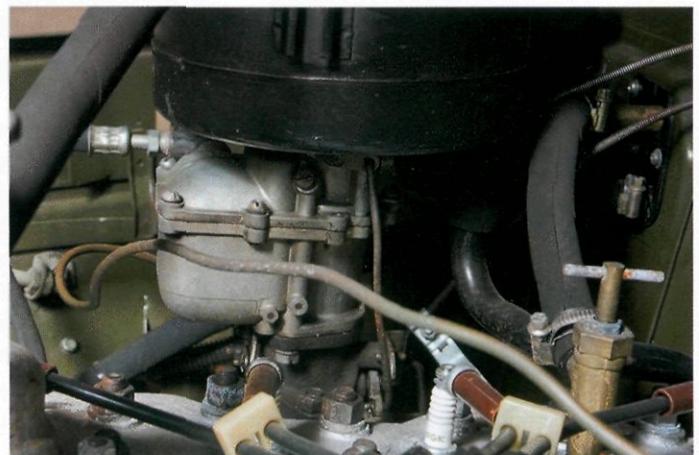


- ❶ Большие пружинящие скобы на торцах рамы служили для выталкивания застрявшей машины. В то же время они были и отличными подножками
- ❷ Стеклоочистители с верхней навеской — сейчас так бы уже не сделали
- ❸ Подпружиненные крючки для запора капота — очень характерные детали грузовиков 50-х годов — перешли по наследству и легковому внедорожнику ГАЗ-69
- ❹ Такие фары головного света и подфарники в 50-е годы устанавливались на все выпускаемые в СССР грузовики. Ради унификации они достались и «козлику»
- ❺ Буксирные крюки на переднем бампере почти такие же, как у настоящих грузовиков, только меньше размером
- ❻ Никаких желтых и белых рассеивателей на задних фонарях тогда еще не признавали — только красные огни!





- ❶ Нехитрый кронштейн, притороченный снаружи прямо на кузов, — и уже понятно, куда пристроить в дальней поездке 20-литровую канистру с бензином, маслом или водой
- ❷ Широко откидывающийся капот — его можно поднять до ветрового стекла — съемные боковины капота и широкие крылья машины позволяли в случае необходимости удобно устроиться для обслуживания двигателя автомобиля
- ❸ Четырехцилиндровый, нижнеклапанный двигатель ГАЗ-69 был максимально унифицирован с двигателем «Победы»
- ❹ Не каждый сельский механизатор или солдат-новобранец мог сразу грамотно обслужить новую машину: во избежание ошибок все важные моменты были прописаны на специальных жестяных табличках-инструкциях, развешанных по всей машине
- ❺ ГАЗ-69 комплектовались трехдиффузионным карбюратором с падающим потоком модели К-22Г



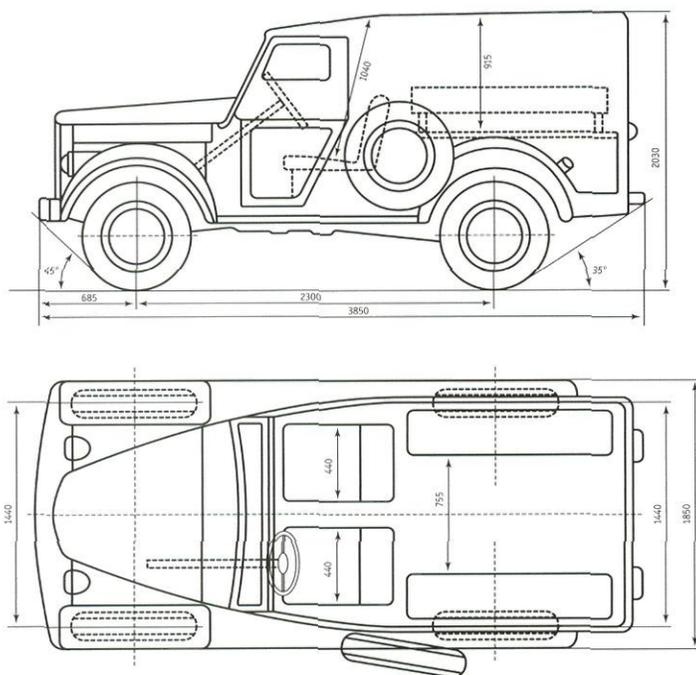


Схема автомобиля ГАЗ-69

Техническая характеристика ГАЗ-69

Число мест	8
Максимальная скорость	90 км/час
Расход топлива при скорости 40 км/час	14 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-54
Генератор	Г-108Б
Реле-регулятор	РР-24Г
Стартер	СТ-20
Прерыватель-распределитель	Р-23
Свечи зажигания	М-12У
Размер шин	6,50-16

Масса:

снаряженная	1525 кг
полная, в том числе:	2175 кг
на переднюю ось	940 кг
на заднюю ось	1235 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	210 мм
под задней осью	210 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	6,0 м
внешний — по наиболее выступающей части	6,5 м

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 18,2

Подвеска передняя:

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Подвеска задняя:

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Тормоза:

рабочий — колодочный на все колеса с гидравлическим приводом
стояночный — колодочный, с механическим приводом на трансмиссию

Сцепление:

однодисковое, сухое

Коробка передач:

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах

Передаточные числа:

I—3,115; II—1,772; III—1,00, задний ход — 3,738

Главная передача и ее передаточные числа:

5,125 (41 и 8 зубьев)

Раздаточная коробка:

двухступенчатая

Передаточные числа раздаточной коробки:

высшая — 1,15, низшая — 2,78

Двигатель:

ГАЗ-69, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра	82 мм
Ход поршня	100 мм
Литраж двигателя	2120 см ³
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор:

К-22Д

Максимальная мощность:

52 л. с. при 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент:

12,5 кгс. м при 2000 об/мин



Серийное производство ГАЗ-69 началось 25 августа 1953 года на Горьковском автозаводе. Всего с 1953 по 1956 год горьковчане выпустили 16 382 машины ГАЗ-69 и 20 543 — ГАЗ-69А. С декабря 1954 года вездеходы ГАЗ-69 и ГАЗ-69А стал собирать Ульяновский автозавод, который полностью перешел на их выпуск в 1956 году. В результате текущей модернизации с 1970 года машины официально получили новые индексы ГАЗ-69-68 и ГАЗ-69А-68, где цифра «68» указывала на год проведения конструкторской модернизации. В Ульяновске ГАЗ-69 производился вплоть до 1973 года, когда с конвейера сошли последние 275 машин. Всего УАЗ выпустил ГАЗ-69 — 356 624, ГАЗ-69А — 230 185, ГАЗ-69АМ и ГАЗ-69М — 10 551. Итого по двум заводам — 634 285 экземпляров ГАЗ-69 всех модификаций.



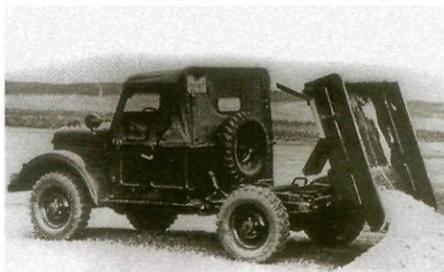
ГАЗ-19 Как показывает индекс этой машины, разработанной в 1955 году в Горьком, она не относилась напрямую к семейству автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69. Вместо переднего ведущего моста у нее стоял обычный, не ведущий, и ГАЗ-19 как бы образовывал «новое семейство». Предназначался ГАЗ-19 для перевозки почты, которую нужно беречь от осадков и влаги, поэтому у него был закрытый трехдверный кузов заводской конструкции. В Горьком производство этой машины не успели наладить, а в Ульяновске пошли другим путем, создав семейство более вместительных универсальных цельнометаллических фургонов вагонной компоновки.



УАЗ-456 Дефицит в СССР автомобилей грузоподъемностью от 1 до 2 тонн постоянно вынуждал конструкторов искать новые решения, чтобы заполнить эту пустующую нишу. В опытный порядок в Ульяновске на базе широко распространенного автомобиля ГАЗ-69 создали седельный тягач УАЗ-456 для буксировки полуприцепов грузоподъемностью до 2 тонн. Довольно успешные испытания нескольких опытных образцов седельного тягача с различными вариантами полуприцепов были проведены в 1960 г., но автомобиль так и не был рекомендован к серийному производству, т. к. для реализации поставленной задачи существовали менее металлоемкие решения.



ТА-24 Многим потребителям хотелось иметь закрытый от сквозняков и влаги кузов, и ряд авторемонтных заводов в стране собственными силами наладил переделку ГАЗ-69 и ГАЗ-69А в закрытые. Официально это называлось «жесткий тент». На фото — одна из самых аккуратных версий, производства Тартуского авторемонтного завода №3 в Эстонии. Эта машина даже имела собственное заводское обозначение — ТА-24, что было большой редкостью для подобных конструкций, чаще они оставались безымянными.

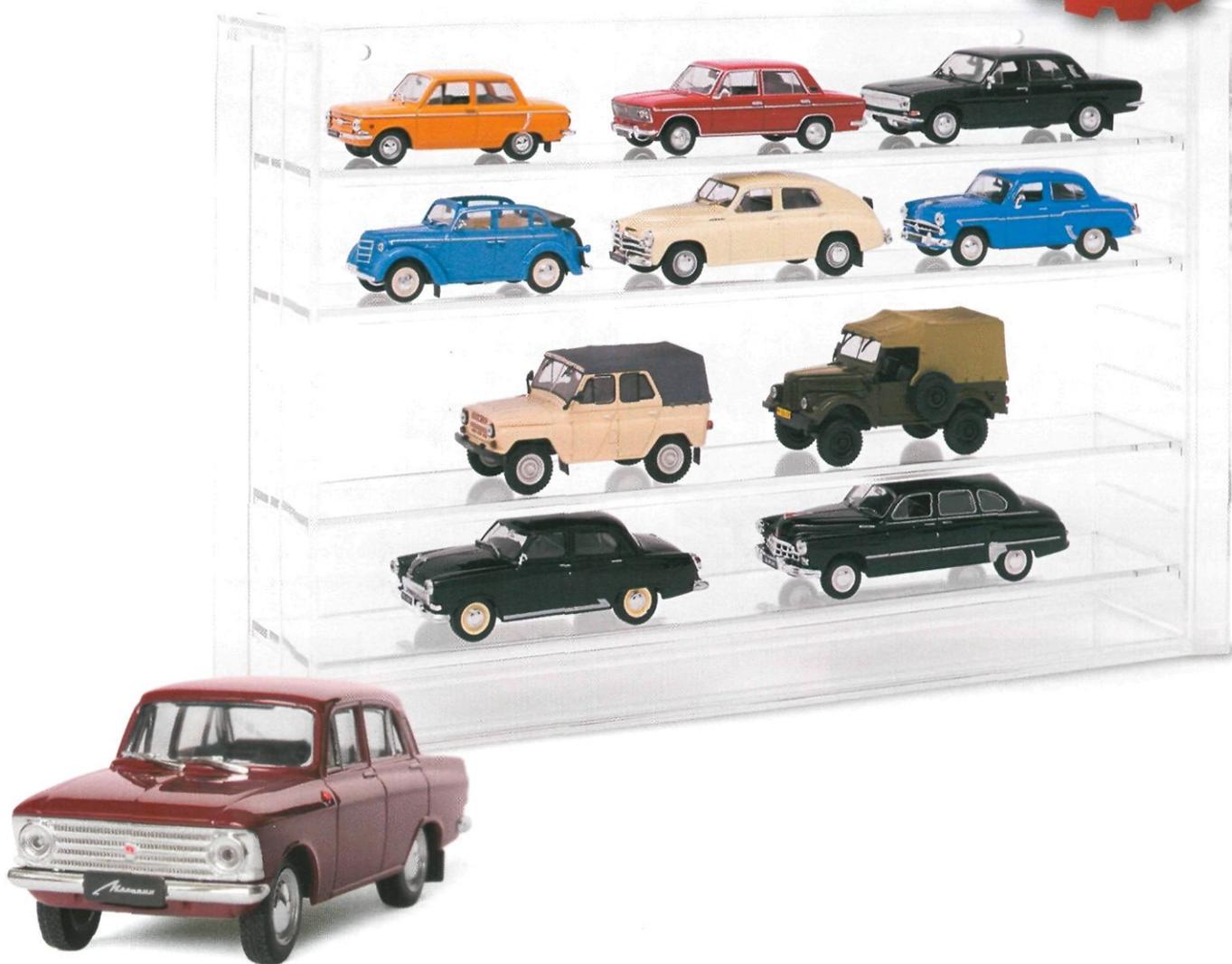


ГАЗ-69 самосвал Идея небольшого самосвала на базе полноприводного вездехода, на первый взгляд, кажется заманчивой и не очень сложной для исполнения. Поэтому в Ульяновске в начале 60-х годов были создан опытный образец самосвала на шасси ГАЗ-69. Но практика показала, что массовое использование такого самосвала в стране экономически нецелесообразно ввиду его малой производительности. Тем не менее, для собственных внутризаводских нужд такие самосвалы на УАЗе продолжали строить.



ГАЗ-69 полугусеничный Опытный образец вездехода на базе ГАЗ-69 со звенчатыми пневмогусеницами вместо задних колес был создан специалистами НАМИ в начале 60-х годов. Как известно, гусеницы значительно увеличивают проходимость машин по слабонесущим грунтам, но на твердом покрытии снижают скорость машины, сильно увеличивают расход топлива. В НАМИ родилась идея сделать гусеницу пневматической, как обычное колесо. Для испытаний одного из вариантов пневмогусеницы и был в свое время приспособлен ГАЗ-69.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
МОСКВИЧ-408

DeAGOSTINI

